

RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 1996,
aprobada por la Comisión Mixta para las rela-
ciones con el Tribunal de Cuentas sobre el infor-
me de fiscalización especial sobre las relaciones
de la «Red Nacional de los Ferrocarriles Espa-
ñoles» (RENFE) con las empresas «Equidesa»,
«Datsa», «Cater Tren, S.A.» y «Medicalia, S.A.».

INFORME DE LA FISCALIZACION ESPECIAL SOBRE LAS RELACIONES DE LA «RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOL» (RENFE) CON LAS EMPRESAS EQUIDES, DATSA, CATER TREN, S. A. Y MEDICALIA, S. A.

Aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas en su reunión del día 26 de octubre de 1995

INDICE

- I. INICIATIVA DE LA FISCALIZACION
- II. RELACIONES DE «RENFE» CON «EQUIDES»
 - II.1. ANTECEDENTES
 - II.1.1. CREACION Y POSTERIOR EVOLUCION DE «EQUIDES»
 - II.2. OPERACIONES OBJETO DE LA FISCALIZACION
 - II.3. ANALISIS DE LAS OPERACIONES DE COMPRA DE TERRENOS EN EL TERMINO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN DE LOS REYES Y DE LOS PAGOS REALIZADOS POR LAS MISMAS
 - II.3.1. TRAMITACION
 - II.3.2. COMPRA DE TERRENOS
 - II.3.3. IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
 - II.3.4. INDEMNIZACIONES POR RENUNCIA A DERECHOS DE ARRENDAMIENTO Y OTROS
 - II.3.5. IMPUESTO SOBRE TRANSMISIONES PATRIMONIALES
 - II.3.6. GASTOS DE NOTARIA Y REGISTRO
 - II.4. INFORMES RELACIONADOS CON LA COMPRA DE TERRENOS EN EL TERMINO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN DE LOS REYES
 - II.4.1. «INTERVALOR, S. A.»
 - II.4.2. «COMA, TASACIONES Y VALORACIONES, S. A.»
 - II.4.3. «SYOP, S. A.» y «ABC EMPRESARIOS, S. A.»
 - II.4.4. «MONOPOL, DETECTIVES PRIVADOS»
 - II.4.5. «DEREC, S. A.»
 - II.5. DENUNCIA FORMULADA POR «RENFE»
 - II.6. SITUACION ACTUAL DE LOS TERRENOS
 - II.7. CONCLUSIONES
- III. RELACIONES DE «RENFE» CON «DATSA»
 - III.1. ANTECEDENTES
 - III.1.1. RELACIONES DE «RENFE» CON «DATSA» SEGUN EL INFORME DE FISCALIZACION DE «RENFE», EN SU EJERCICIO 1989
 - III.2. CONSTITUCION, NATURALEZA Y ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD
 - III.2.1. CREACION DE LA SOCIEDAD
 - III.2.2. REQUISITOS DE CONSTITUCION Y PAGO DEL IMPUESTO DE TRANSMISIONES PATRIMONIALES
 - III.2.3. REDUCCION DEL CAPITAL SOCIAL Y REAJUSTE DE RESERVAS
 - III.2.4. ENAJENACION DE LAS ACCIONES DE «DATSA»
 - III.2.5. CONSEJO DE ADMINISTRACION
 - III.2.6. OBJETO SOCIAL Y ACTIVIDADES
 - III.2.7. DOMICILIO DE LA SOCIEDAD

III.3. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACION

III.3.1. OBJETIVOS

III.3.2. LIMITACIONES

III.3.3. EXPOSICION DEL RESULTADO DE LAS ACTUACIONES PRACTICADAS

III.4. EVALUACION DE LA CONTABILIDAD

III.5. CONTENIDO Y CUMPLIMIENTO DEL REGIMEN CONTRACTUAL

III.5.1. ACUERDO MARCO «RENFE» - «DATSA»

III.5.2. CONTRATACION CON «GRUTGES, S. A.», «HOLDING BRM» Y «SUA, S. A.»

III.5.3. LAUDO ARBITRAL

III.5.4. SUBROGACION EN LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS ANTERIORES CONCESIONARIOS

III.5.4.1. Aspectos formales y garantías

III.5.4.2. Pagos efectuados por cuenta de anteriores concesionarios y cancelación de provisiones estimadas del período anterior

III.5.4.3. Aplicación del Convenio de Contratas Ferroviarias

III.5.5. CESION DE LOS DESPACHOS A LOS NUEVOS CONCESIONARIOS

III.6. ANALISIS DE GASTOS

III.6.1. GASTOS ORDINARIOS DE PERSONAL

III.6.1.1. Indemnizaciones por despidos

III.6.2. SERVICIOS EXTERIORES

III.6.2.1. Análisis de gastos de Servicios exteriores

III.6.2.2. Facturaciones de los acarreadores

III.6.2.3. Volumen de gestión

III.6.2.4. Gastos diversos

III.6.3. OTROS GASTOS

III.7. ANALISIS DE INGRESOS

III.7.1. INGRESOS POR FACTURACIONES A «RENFE»

III.7.2. INGRESOS POR FACTURACIONES A TERCEROS, EXCESOS DE PROVISIONES Y OTROS INGRESOS

III.8. RESULTADOS

III.8.1. RESULTADOS DE LOS EJERCICIOS FISCALIZADOS

III.8.1.1. Resultados financieros

III.8.1.2. Resultados extraordinarios

III. 9. BALANCES DE SITUACION EN LOS EJERCICIOS DE 1993 Y 1994

III.10. RELACIONES DE «DATSA» CON «EQUIDESA»

III.11. CONCLUSIONES

ANEXOS

I. SISTEMAS DE FACTURACION EN LOS DISTINTOS CENTROS DE EXPLOTACION

II.A. CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DESDE 1988 A 1994

II.B. CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS AJUSTADA SEGUN LA DOCUMENTACION DISPONIBLE

III. BALANCES AL 31.12.1993 Y 31.12.1994

IV. RELACIONES DE «RENFE» CON «CATER TREN, S. A.»

IV.1. ANTECEDENTES

IV.1.1. RELACIONES DE «RENFE» CON «CATER TREN, S. A.» SEGUN EL INFORME DE FISCALIZACION DE «RENFE», EN SU EJERCICIO 1989

IV.2. AMPLIACION DE LAS REFERENCIAS HECHAS EN EL INFORME ANTERIORMENTE CITADO..

IV.2.1. ACUERDOS Y OTRAS RELACIONES CONTRACTUALES

IV.2.2. FACTURACIONES DE «CATER TREN» E INCIDENCIAS SURGIDAS EN SU CONFORMACION Y PAGO

IV.2.3. DEMANDA JUDICIAL INTERPUESTA POR EL GRUPO CATER TREN

IV.2.4. CONCESION DEL SERVICIO DE RESTAURACION EN TRENES A «SERVICIOS DE RESTAURACION COLECTIVA, S. A.» (SERCOLSA)

IV.3. CONCLUSIONES/

V. RELACIONES DE «RENFE» CON «MEDICALIA, S. A.»

V.1. ANTECEDENTES

V.1.1. RELACIONES DE «RENFE» CON «MEDICALIA, S. A.» SEGUN EL INFORME DE FISCALIZACION DE «RENFE», EN SU EJERCICIO 1989

V.2. AMPLIACION DE LAS REFERENCIAS HECHAS EN EL INFORME ANTERIORMENTE CITADO

V.2.1. CONTRATOS DE «RENFE» CON «MEDICALIA, S. A.»

V.2.2. CUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS DE «RENFE» CON «MEDICALIA, S. A.» Y OBSERVACIONES SOBRE EL MISMO

- a) Primer contrato para gestionar declaraciones de invalidez
- b) Contrato de colaboración en un programa de ceses pactados
- c) Segundo contrato para gestionar declaraciones de invalidez

V.3. CONCLUSIONES

INFORME DE LA FISCALIZACION ESPECIAL SOBRE LAS RELACIONES DE LA «RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES» (RENFE) CON LAS EMPRESAS EQUIDESA, DATSA, CATER TREN, S. A., Y MEDICALIA, S. A.

I. INICIATIVA DE LA FISCALIZACION

El Pleno de este Tribunal, en su reunión de fecha 28 de abril de 1994, aprobó la iniciativa de realizar una fiscalización especial sobre las relaciones de la «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles» (RENFE) con las Empresas «Equipamientos de Espacios y Estaciones, S. A.» (EQUIDESA); «Distribución, Almacenaje y Transporte Cargo Expres, S. A.» (DATSA); Cater Tren, S. A. y Medicalia, S. A.

Las directrices técnicas correspondientes fueron aprobadas por el Pleno en su reunión de fecha 28 de julio de 1994, fijando como período a fiscalizar el constituido por los ejercicios anuales de 1990 a 1993, ambos inclusive, sin perjuicio

de las referencias necesarias a los ejercicios 1988 y 1989. En el mismo acuerdo se concretaron las relaciones de RENFE con EQUIDESA a fiscalizar, que serían las referentes a una operación de compra de terrenos en el término municipal de San Sebastián de los Reyes realizada por EQUIDESA en el año 1990. Dicha operación no fue analizada en el Informe de fiscalización selectiva de RENFE, ejercicio de 1989, dado que se inició con posterioridad a dicho ejercicio y su desarrollo tuvo lugar fuera del ámbito de la Red.

II. RELACIONES DE «RENFE» CON «EQUIDES A»

II.1. ANTECEDENTES

II.1.1. Creación y posterior evolución de «EQUIDES A»

Por escritura pública otorgada el 19 de enero de 1978 se constituyó en Madrid «Equipamientos de Estaciones, S. A.» (EQUIDES A), con un capital social de 10 millones de pesetas.

tas, representado por 10.000 acciones nominativas de 1.000 pesetas de valor nominal cada una.

Esta Sociedad, con una duración indefinida, tenía como objeto social la realización de toda clase de estudios y actividades dirigidas a la promoción, gestión, explotación, financiación, asesoramiento y/o ejecución de proyectos relativos al equipamiento comercial y recreativo de estaciones ferroviarias o la remodelación de dichos equipamientos.

El 30 de junio de 1989, la Junta General de Accionistas acordó una ampliación del capital social en 50 millones de pesetas, que junto a dos ampliaciones anteriores elevó aquél a 180 millones de pesetas. El mismo acuerdo modificó la denominación social que pasó a ser la actual de «Equipamientos de Espacios y Estaciones, S. A.», así como el objeto social, que, en resumen, quedó ampliado al equipamiento comercial y de servicios, tanto de estaciones ferroviarias como de cualquier inmueble o espacio relacionado o no con el ferrocarril. También se incluyó en dicho objeto social la promoción y desarrollo de operaciones inmobiliarias de todo tipo, relacionadas o no con el ferrocarril, así como la constitución, participación, promoción, administración y disolución de comunidades, cooperativas y sociedades de todo tipo. Estos acuerdos se formalizaron mediante escritura de fecha 30 de octubre de 1989.

Al adaptar los Estatutos sociales a la nueva Ley de Sociedades Anónimas, mediante escritura pública de fecha 30 de junio de 1992, se mantuvo el objeto social en los términos extractadamente citados, aunque añadiendo que las actividades indicadas podrán ser desarrolladas por la Sociedad, total o parcialmente, de modo indirecto, mediante la participación en otra u otras sociedades con objeto análogo. Se declaraban expresamente excluidas del objeto social todas aquellas actividades para cuyo ejercicio la Ley exija requisitos especiales que no queden cumplidos por la Sociedad.

Con el fin de salvar objeciones formuladas por el Registrador Mercantil, mediante escritura de fecha 15 de diciembre siguiente se suprimió como posible actividad la financiación de proyectos de equipamiento, así como la constitución, participación, promoción, etc., de comunidades, cooperativas y sociedades de todo tipo.

El capital social de EQUIDESA experimentó nuevas y sucesivas ampliaciones, según escrituras de fechas 20 de noviembre de 1990, 19 de febrero y 24 de octubre de 1991, por importes de 400, 1.500 y 600 millones de pesetas, respectivamente, por lo que al 31 de diciembre de 1993 dicho capital ascendía a 2.680 millones de pesetas, representado por 2.680.000 acciones nominativas, de 1.000 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas por RENFE como único accionista.

La Sociedad ha trasladado su domicilio social en diversas ocasiones, y, mediante escritura de fecha 30 de julio de 1993, formalizó aquél en su actual ubicación de la calle General Perón n.º 29, de Madrid.

II.2. OPERACIONES OBJETO DE LA FISCALIZACION

La Junta General Ordinaria de la Sociedad, celebrada el 30 de junio de 1989, tomó, entre otros, los acuerdos de modificar la denominación y el objeto sociales, tal como quedó anteriormente indicado, a fin de hacer viable la intervención de EQUIDESA en el mercado inmobiliario.

Con fecha 5 de marzo de 1990, el Director General Adjunto para el Grupo Empresarial de RENFE, en escrito con el visto bueno del Presidente de la Red, pasó instrucciones para la entrega a EQUIDESA de un anticipo de tesorería de 1.000 millones de pesetas, con el fin, según se indicaba, «de posibilitar la realización de determinadas inversiones inmobiliarias de muy alta rentabilidad en el corto/medio plazo», y a regularizar con posterioridad.

El 23 de marzo de 1990, con la firma del mismo Director, anteriormente citado, y con el visto bueno del Presidente de RENFE, se cursó la orden de ampliar el mencionado anticipo hasta la cifra de 1.800 millones de pesetas, según se manifestaba, «con el fin de completar el Plan de Inversiones Inmobiliarias...»

Dichos anticipos fueron entregados a EQUIDESA mediante cheques de fechas 20 de marzo y 4 de abril de 1990, respectivamente, por los referidos importes.

Las inversiones inmobiliarias aludidas se formalizaron en diez escrituras, una con fecha 9 de febrero de 1990, siete el 22 de marzo y dos el 29 de mayo del referido año. Por ellas se adquirió la propiedad de 200.213,6 m², distribuidos en once parcelas pertenecientes a los polígonos 16 y 25 del término municipal de San Sebastián de los Reyes, provincia de Madrid.

Los pagos efectuados, directamente relacionados con las referidas adquisiciones, y que más adelante son objeto de análisis, se realizaron por los siguientes conceptos e importes globales, redondeados a millones de pesetas:

Precio de los terrenos	1.008
Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) pagado sobre el referido precio	121
Indemnizaciones por renuncia a derechos de arrendamiento y otros	204
Gastos de Notaría y Registro	2
Comisiones más IVA	17
Impuesto sobre Actos Jurídicos Documentados	5
Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales	60
Total pagos	1.417

El 11 de mayo de 1990, EQUIDESA reintegró 450 millones de pesetas, en concepto de devolución parcial del anticipo recibido de RENFE el 4 de abril anterior. La cifra de anticipo resultante de 1.350 millones de pesetas, junto con un ingreso de 150 millones de pesetas, efectuado por RENFE el 31 de enero de 1991, a favor de EQUIDESA, fueron aplicados al desembolso total de la ampliación de capital de 1.500 millones de pesetas, formalizada el 19 de febrero de 1991 según quedó anteriormente indicado.

II.3. ANALISIS DE LAS OPERACIONES DE COMPRA DE TERRENOS EN EL TERMINO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN DE LOS REYES Y DE LOS PAGOS REALIZADOS POR LAS MISMAS

Estas operaciones presentan diversos aspectos anormales en su tramitación y con referencia a los distintos conceptos de pago, anteriormente detallados, así como en contratos accesorios de asesoramiento técnico y en algunas coincidencias de personas con presencia en varias de las entidades in-

tervinientes. La relación de las circunstancias concurrentes en la contatación y de las anomalías observadas, se realiza diferenciando los siguientes apartados:

II.3.1. Tramitación

Los anticipos de 1.000 y 800 millones de pesetas, anteriormente citados, fueron entregados por RENFE sin previa petición de su filial EQUIDESSA, cuyo Consejo de Administración no tuvo conocimiento oficial de las referidas operaciones hasta su reunión de fecha 29 de junio de 1990, en la cual se le informó de haberse efectuado una reciente adquisición de terrenos en San Sebastián de los Reyes. En el acta de dicha sesión se señala que se produjeron diversas intervenciones de consejeros, siendo el denominador común la preocupación del Consejo por la inversión realizada.

II.3.2. Compra de terrenos

Estas operaciones se formalizaron en diez escrituras, en tres de las cuales se hace constar que la parte vendedora había formalizado la adquisición de los mismos terrenos en el mismo día y ante el mismo notario. Según los precios fijados en las respectivas escrituras, las sociedades vendedoras, «Malagueña de Obras y Proyectos, S. A.» y «Toher, S. A.», obtuvieron unas plusvalías de 42 y 214,7 millones de pesetas, respectivamente. Adicionalmente, por su intervención en la compra a la primera sociedad citada se pagó una comisión de 15 millones de pesetas más un 12% de IVA a «Inmobiliaria Villargo, S. A.» (VILLARGOSA).

En nueve de las diez escrituras citadas se especifica que las respectivas fincas tienen el carácter de rústica, viña, tierra de labor o suelo no urbanizable, añadiendo en cinco de aquéllas y una más que los respectivos terrenos se hallan calificados como de reserva municipal de suelo por acuerdo del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes de fecha 21 de diciembre de 1989.

Los pagos, tanto del precio pactado en las citadas escrituras como de otros conceptos que se analizan a continuación, fueron fragmentados en numerosos cheques al portador, por diferentes importes, sin que exista constancia documental de la razón justificativa de tal fraccionamiento, que quedó detallado en la casi totalidad de las escrituras.

En escrito de constancia de hechos, redactado por la Inspección Financiera y Tributaria —Área de Servicios Especiales y Auditorías— del Ministerio de Economía y Hacienda, con fecha 22 de noviembre de 1991, se señalan como respuestas obtenidas del que era Presidente de EQUIDESSA al tiempo de formalizarse las referidas adquisiciones de terrenos, que todas estas operaciones fueron total y absolutamente diseñadas y pilotadas por RENFE, recibiendo EQUIDESSA las instrucciones a través de la Dirección del Grupo Empresarial y de la Asesoría de la Presidencia de RENFE para temas inmobiliarios, incluida la forma y fragmentación de los pagos y una sustitución de cheques por otros de distinto banco y diferentes importes, aunque por igual suma.^(*)

Es de señalar que en las dos escrituras de compra a «Toher, S. A.», respecto a una de las cuales se produjo el citado

cambio de cheques, no se identifican los cheques bancarios que se declaran ya recibidos, en tanto que en las otras ocho escrituras se señala tanto el banco como los números e importes de los distintos cheques.

II.3.3. Impuesto sobre el Valor Añadido

No obstante figurar entre las operaciones exentas del Impuesto sobre el Valor Añadido las entregas de terrenos que no tengan la condición de edificables, según establecía el artículo 8.1.20.º de la Ley reguladora de dicho Impuesto, vigente en el año 1990, así como el artículo 13.1.20.º de su Reglamento, en todas las escrituras de compraventa de terrenos, ya aludidas, se hace constar el devengo y pago de dicho Impuesto por un importe total de 121 millones de pesetas.

En tres de las citadas escrituras se hace constar que la parte vendedora carecía de profesión especial, y que en dos de ellas actuaba conjuntamente con un agricultor, por lo que en aplicación de los artículos 3.1. y 4 de la Ley y Reglamento del IVA, respectivamente, no estaban sujetas a este Impuesto las correspondientes operaciones, aun prescindiendo de la exención que les afecta.

Según consta en el acta de la reunión del Consejo de Administración de EQUIDESSA, de 22 de mayo de 1992, se reconoce que, en su momento, se pagó el IVA indebidamente por los terrenos de San Sebastián de los Reyes. No obstante, las cuotas de dicho Impuesto soportadas, y que en su momento fueron objeto de deducción en las correspondientes liquidaciones presentadas en Hacienda, no hay evidencia de que hayan sido reclamadas a sus perceptores ni reintegradas al Tesoro Público.

En el supuesto de que las sociedades vendedoras hayan cumplido sus obligaciones fiscales, declarando el IVA repercutido en las referidas operaciones, al menos en los casos en que la parte vendedora de los terrenos no era un empresario o profesional, actuando en desarrollo de su actividad, se ha producido un quebranto a la Hacienda Pública por importe de 19,2 millones de pesetas.

En la Sociedad obra copia de un escrito dirigido a la Delegación de Hacienda —Administración de Chamartín—, con fecha 17 de diciembre de 1991, en el que se hace una exposición de las operaciones realizadas de compra de inmuebles, sin especificar que éstos eran terrenos no edificables, pero indicando que se acompañaban fotocopias de las escrituras y de las facturas de dichas compras. Se interesaba información sobre el ingreso de las cuotas de IVA por parte de los vendedores, así como sobre si el Impuesto había sido correctamente aplicado. La Sociedad manifiesta no haber tenido ninguna contestación al citado escrito.

II.3.4. Indemnizaciones por renuncia a derechos de arrendamiento y otros

En seis de las diez escrituras de compra de terrenos, repetidamente aludidas, la parte vendedora manifestó en el acto de otorgamiento de aquéllas que los terrenos que se enajenaban se hallaban arrendados a «Consorcio Eléctrico Madrileño, S. A.», pero sin aportar ninguna prueba documental de tal arrendamiento.

(*) En general, estas manifestaciones son ratificadas por el citado Presidente de EQUIDESSA en sus alegaciones a este Informe, en tanto que el que era Presidente de RENFE, en las suyas, hace afirmaciones sustancialmente diferentes y contradictorias.

Con referencia a cuatro de las fincas adquiridas por EQUIDESSA, con igual fecha que las respectivas escrituras de compraventa, 22 de marzo de 1990, se otorgaron ante el mismo notario tres escrituras por las que el «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.», consiente en rescindir contratos de arrendamiento que en un caso se dice que era verbal y con respecto a las otras tres fincas se manifiesta que los respectivos contratos se habían suscrito con fecha 1 de noviembre de 1989, pero sin que por ninguna de las cuatro fincas se hubiese abonado renta alguna. Según dichas escrituras, el contrato verbal se rescindía mediante pago de una indemnización de 32,5 millones de pesetas y los que se afirma suscritos, mediante pago de 71,5 y 100 millones de pesetas, correspondientes a una y dos fincas, respectivamente. En las propias escrituras se deja constancia de haberse realizado los referidos pagos y se acompañan fotocopias de los cheques utilizados.

Es de señalar que de los referidos arrendamientos no se ha hallado más prueba que la declaración verbal de los vendedores, así como tampoco se ha hallado ningún estudio orientado a fijar el importe de las indemnizaciones satisfechas.

En relación con la carencia de pruebas documentales de los arrendamientos citados, y con referencia al que fue rescindido mediante pago de una indemnización de 71,5 millones de pesetas, en la escritura de la compraventa anterior del terreno a que aquél afectaba, otorgada con fecha 20 de diciembre de 1989, según la inscripción de la misma existente en el Registro de la Propiedad de San Sebastián de los Reyes, se hace constar que dicha finca se hallaba libre de arrendatarios. No obstante, al escriturar la rescisión citada, el 22 de marzo de 1990, y como ya queda indicado, se afirma que el arrendamiento se concertó mediante contrato suscrito el 1 de noviembre de 1989.

El 29 de mayo del mismo año 1990, por escritura otorgada ante el mismo notario que las anteriores, se declaró anulada la resolución del arrendamiento verbal, cuya escritura, según se indica en la anulación, se otorgó por error de ambas partes, ya que la finca estaba libre de arrendatarios. EQUIDESSA manifiesta en dicha escritura haber recibido ya la devolución del pago indebido de 32,5 millones de pesetas.

No obstante lo indicado, no hay pruebas de que dicho importe fuese ingresado en EQUIDESSA, pero sí existe un recibo de igual fecha que la escritura anulada, 22 de marzo de 1990, por el que «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.» declara recibir 32,5 millones de pesetas «como compensación al desistimiento de ejercitar cualquier tipo de derecho a la adquisición de la parcela... y a la renuncia al derecho a la compensación económica por las gestiones realizadas al facilitar la adquisición de dicha parcela, renunciando a entablar cualquier acción judicial para reclamar tales derechos, dejando en consecuencia la referida finca libre de cualquier tipo de carga o vínculo».

Si como se reconoce en la citada escritura, de 29 de mayo, dicha finca estaba libre de arrendatarios, no se sabe a qué derechos se refiere el mencionado recibo, salvo los inherentes a la mediación aludida.

De las fincas en cuyas escrituras de compraventa se hizo constar la existencia de un arrendamiento, en tres de ellas, en las que el vendedor fue «Felow, S. A.», se hizo cargo de la rescisión del arrendamiento dicha entidad vendedora.

Con la misma fecha de las escrituras de compraventa y ante el mismo notario, se otorgaron tres escrituras en las que

se formalizó la rescisión del arrendamiento de las citadas fincas. En estos documentos se hace constar que los respectivos arrendamientos se formalizaron mediante contratos suscritos el 1 de noviembre de 1989, aunque no se había abonado ninguna renta, y se conviene el pago al arrendatario «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.», de unas indemnizaciones por la citada rescisión, que suman 193 millones de pesetas y que se declaran pagadas por «Felow, S. A.», en el mismo acto.

Según los números de protocolo de las escrituras otorgadas con intervención de «Felow, S. A.», sólo una de las de rescisión fue anterior a la de compraventa del mismo terreno, resultando improcedente declarar en esta última la existencia de tal arrendamiento. En los otros dos casos, en que precedió la de compraventa, no debió intervenir «Felow, S. A.» en la rescisión a título de propietaria de la finca.

A diferencia de las escrituras de rescisión en que fue parte EQUIDESSA, en las que se detallan los medios de pago utilizados y se incluyen fotocopias de los mismos, en las anteriormente citadas sólo se señala que «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.» declara recibir en el mismo acto las indemnizaciones establecidas.

Con fecha 10 de abril de 1990, y ante el mismo notario que las escrituras anteriormente citadas, «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.» otorgó seis escrituras de renuncia a sus derechos de tanteo y retracto, correspondientes a las de compraventa en que se había declarado la existencia de un contrato de arrendamiento a favor de la firma citada, el cual ya había sido objeto de rescisión mediante indemnización, según las escrituras anteriormente citadas, de fecha 22 de marzo de 1990.

III.3.5. Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales

En la ya citada reunión del Consejo de Administración de EQUIDESSA, de 22 de mayo de 1992, al tiempo que se informó sobre haber pagado indebidamente el IVA por la adquisición de terrenos en San Sebastián de los Reyes, se tomó el acuerdo de liquidar el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales correspondiente a dicha compra.

Con fecha 11 de marzo de 1993 se procedió a la liquidación e ingreso del mencionado Impuesto, cuyas cuotas sumaron 60 millones de pesetas.

Al efectuar dicho ingreso, y conforme a lo dispuesto en el artículo 31.2 de la Ley reguladora del citado Impuesto, resultó liquidado indebidamente el Impuesto sobre Actos Jurídicos Documentados, cuyo ingreso se efectuó en distintas fechas del año 1990 por un importe total de 5 millones de pesetas. No obstante, no se ha hallado constancia de que la Sociedad haya reclamado la devolución de dicho gravamen.

III.3.6. Gastos de Notaría y Registro

Estos conceptos, que forman parte del coste de las operaciones de compra de terrenos, no presentan ningún aspecto irregular.

II.4. INFORMES RELACIONADOS CON LA COMPRA DE TERRENOS EN EL TERMINO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN DE LOS REYES

II.4.1. «Intervalor, S. A.»

Tres estudios de valoración de terrenos, emitidos a petición de RENFE por la firma «Intervalor, S. A.» con fechas febrero y marzo de 1990, llegan, en resumen, a las siguientes conclusiones:

Uno de los estudios se refiere en general a los polígonos 16 y 25, a los que corresponden los terrenos adquiridos, y señala que se hallan clasificados en S.N.U. (suelo rústico), pero que se estaba procediendo a la revisión del Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de San Sebastián de los Reyes, pudiendo afectar el mismo a dichos polígonos, ya colindantes con dos urbanizaciones. Se estimaba un valor orientativo comprendido entre 6.000 y 6.500 pesetas el metro cuadrado para los terrenos de los polígonos citados.

Otro estudio se concreta a las fincas números 186 y 187 del polígono 16 del catastro. Si con la denominación de finca se hace referencia a las parcelas catastrales, la 187 fue la primeramente adquirida por EQUIDES A al precio de 2.533 Ptas./m², aparte comisiones, impuestos y gastos. Dicho estudio reitera la calificación del terreno citada y su posible revisión, llegando a estimar un valor «intrínseco» de 6.500 Ptas./m².

El tercer estudio, emitido en marzo de 1990, hace referencia a diez fincas de los polígonos 16 y 25. Como en el caso anterior, si se refiere a parcelas, cinco de ellas fueron adquiridas mediante seis escrituras con fecha 22 de marzo de 1990, a precios estrictos, que no incluyen indemnizaciones por rescisión de arrendamiento, impuestos ni gastos, que oscilaron entre 1.828 y 6.420 Ptas./m², resultando un coste promedio de 3.452 Ptas./m². Otra parcela adquirida el 29 de mayo de 1990, fecha coincidente con la transmisión de propiedad anterior, resultó a un precio estricto de 7.663 Ptas./m². Según el referido estudio, el valor intrínseco de dichas parcelas era de 6.500 Ptas./m², aunque se trataba de suelo rústico, pero con posible recalificación.

En ninguno de estos estudios se hace referencia al acuerdo del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, adoptado con fecha 21 de diciembre de 1989, por el que se calificaron de reserva municipal de suelo una parte de los terrenos a que dichos estudios se refieren.

Los referidos precios estrictos no coinciden con los escriturados en las compras a «Fellow, S. A.», ya que estos últimos incluyen las cantidades que, según escrituras, dicha Firma pagó por la rescisión de los arrendamientos que se declaró existían. En las diez escrituras, los precios fijados oscilaron entre 1.828 y 7.791 Ptas./m², resultando un promedio de 5.034 Ptas./m², en tanto que los precios estrictos citados, aun con los mismos límites, fueron de 4.070 Ptas./m² en promedio.

II.4.2. «Coma, Tasaciones y Valoraciones, S. A.»

Sin especificar el peticionario, con fecha 28 de marzo de 1990, la firma del epígrafe emitió un Informe de tasación referente a cinco parcelas, cuatro de las cuales ya se habían

adquirido por EQUIDES A con una antelación de seis días. Tras señalar la existencia de un mercado muy activo de los terrenos de la comarca por perspectivas urbanísticas... fija en 7.000 ptas. el valor del metro cuadrado. Los precios de compra de las parcelas adquiridas, aparte indemnizaciones, impuestos y gastos, oscilaron entre 1.828 y 3.918 Ptas./m², y el promedio fue de 3.295 Ptas./m².

II.4.3. «Syop, S. A.» y «ABC Empresarios, S. A.»

El 6 de diciembre de 1989, RENFE y «Syop, S. A.» firmaron un contrato privado por el que la primera encargaba a «Syop, S. A.» la realización de un estudio del mercado inmobiliario en la periferia de Madrid y especialmente en la zona norte, así como la investigación catastral y registral de los terrenos existentes entre el casco urbano de San Sebastián de los Reyes y la Urbanización Ciudad-campo. El precio establecido para dicho trabajo fue de 33,2 millones de pesetas, aparte IVA.

El 15 de diciembre de 1989 se celebró un contrato privado entre RENFE y «ABC Empresarios, S. A.», por el que se encargó a esta última un estudio del mercado inmobiliario y de implantaciones comerciales en la periferia de Madrid, especialmente en el área de San Fernando-Barajas. Por el referido estudio se estipulaba un precio de 24 millones de pesetas, aparte IVA.

Ambos Informes, redactados en términos muy generales, y en parte exactamente coincidentes, sólo presentan una distante relación con la compra de terrenos por EQUIDES A, pero su contratación avala lo expuesto sobre que dichas operaciones fueron proyectadas y dirigidas por personal directivo de RENFE, aparte del interés que ofrecen dichos contratos por las coincidencias personales que más adelante se indican.

II.4.4. «Monopoi, detectives privados»

El 14 de octubre de 1991 y a petición de EQUIDES A, la firma del epígrafe emitió unos Informes en los que se señala el resultado de las investigaciones efectuadas acerca de las referidas operaciones de compra de terrenos, y de las personas físicas y jurídicas relacionadas con las mismas.

En este Informe se señalan diversas coincidencias en las mismas personas de cargos representativos de distintas entidades con intervención en las operaciones citadas. Esta información, verificada y completada con datos obtenidos del Registro Mercantil o de documentos analizados, se resume en los siguientes puntos:

a) En el contrato con «ABC Empresarios, S. A.» anteriormente citado, así como en las escrituras de rescisión de arrendamientos y de renuncia a los derechos de tanteo y retracto, en las que interviene como arrendatario «Consorcio Eléctrico Madrileño, S. A.», ambas firmas aparecen representadas por la misma persona.

b) La persona que representó a «Syop, S. A.» en el ya citado contrato para la realización de un estudio, fue también socio fundador de «Consorcio Eléctrico Madrileño, S. A.»

c) También se señala la coincidencia personal del administrador único de «Corporación Inmobiliaria Jarama, S. A.» con un apoderado de «Fellow, S. A.», firmas que actua-

ron como vendedoras de una y tres de las fincas adquiridas por EQUIDESA.

d) Al margen del Informe de «Monopol», pero con la misma orientación, es de señalar que un socio fundador de «ABC Empresarios, S. A.» y de «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.», sociedades cuya coincidencia personal de representación ya quedó anteriormente señalada, era a su vez vocal y antes Presidente del Consejo de Administración de «Inmobiliaria Villargo, S. A.» a la que se pagaron 15 millones de pesetas en concepto de comisión por su intervención en la compra de la primera finca adquirida.

II.4.5. «Derec, S. A.»

Con fecha 23 de diciembre de 1991, y por encargo de EQUIDESA, la firma del epígrafe emitió un Informe técnico en relación al devengo y pago del Impuesto sobre el Valor Añadido por las operaciones de compra de terrenos.

Después de muchas consideraciones, dicho Informe concluye manifestando que el pago realizado por el referido Impuesto ha sido conforme a derecho, con independencia de la actuación posterior de los vendedores con respecto al mismo. También estima correcto el pago del Impuesto sobre Actos Jurídicos Documentados.

II.5. DENUNCIA FORMULADA POR «RENFE»

Con fecha 10 de enero de 1992, en representación de RENFE se formuló denuncia ante el Juzgado Central de Instrucción n.º 3 señalando diversas irregularidades relacionadas con los contratos suscritos por dicha Entidad con «Syop, S. A.» y «ABC Empresarios, S. A.», así como con la escritura de rescisión de un arrendamiento inexistente y su posterior anulación.

En escrito de fecha 6 de mayo de 1994 se solicitó se considerase a la representación de RENFE personada y parte, en concepto de perjudicada, en las diligencias previas incoadas por la citada denuncia. El 20 de octubre de 1994 se reiteró dicha solicitud, sin que a finales de noviembre, al finalizar las actuaciones de este Tribunal, se tuviese noticia alguna en relación a la citada denuncia.

II.6. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS TERRENOS

El Pleno del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, en sesión celebrada el día 19 de enero de 1994, acordó aprobar con carácter provisional la Modificación 8/93 del Plan General de Ordenación Urbana, en lo que afecta a la Actuación OP/1 (Dehesa Vieja), que afectaría a los terrenos adquiridos por EQUIDESA en el citado Municipio.

Con fecha 14 de febrero del mismo año, el Secretario de dicho Ayuntamiento notificó a la Sociedad el acuerdo citado y la desestimación de las alegaciones formuladas por ésta en el período de información pública. En la misma notificación se alude al procedimiento expropiatorio como sistema de actuación, de conformidad con la normativa en vigor.

Por tanto, existe una incertidumbre sobre el resultado final de las actuaciones del Ayuntamiento.

II.7. CONCLUSIONES

De lo anteriormente expuesto se deducen, como principales, las siguientes conclusiones:

Primera

En las operaciones de compra de terrenos efectuadas por EQUIDESA en el período de febrero a mayo de 1990 se aprecian aspectos y actuaciones que avalan el supuesto de que aquéllas fueron promovidas y dirigidas por RENFE, y que su filial EQUIDESA sólo tuvo en su realización un carácter meramente instrumental. Como fundamento de esta apreciación se pueden citar los hechos siguientes:

a) El 30 de junio de 1989, la Junta General, con RENFE como único accionista, acordó la ampliación del objeto social de EQUIDESA, introduciendo en el mismo la promoción y desarrollo de operaciones inmobiliarias de todo tipo, relacionadas o no con el ferrocarril.

b) El 20 de marzo de 1990, dos días antes del otorgamiento de siete escrituras de compraventa de terrenos, de las diez en que se instrumentó la totalidad de las referidas operaciones, RENFE entregó a EQUIDESA un anticipo de 1.000 millones de pesetas, sin que mediase petición alguna de esta última.

c) La iniciativa de la referida entrega fue del Director General Adjunto para el Grupo Empresarial de RENFE, que el 5 de marzo de 1990 cursó escrito con el visto bueno del Presidente de la Red, ordenando la entrega del citado anticipo y manifestando que se hacía a fin de posibilitar la realización de determinadas inversiones inmobiliarias de muy alta rentabilidad en el corto/medio plazo.

d) El 23 de marzo de 1990, con la firma de los dos directivos de RENFE anteriormente citados, y «con el fin de completar el Plan de Inversiones Inmobiliarias», se ordenó la entrega a EQUIDESA de otro anticipo de 800 millones de pesetas, cuyo pago se efectuó el 4 de abril siguiente, sin que tampoco mediase petición alguna de la Sociedad perceptora de dicho anticipo.

e) RENFE contrató en diciembre de 1989 la realización de dos estudios del mercado inmobiliario en la periferia de Madrid con las firmas «Syop, S. A.» y «ABC Empresarios, S. A.». Otros tres estudios de valoración de terrenos en el término municipal de San Sebastián de los Reyes fueron emitidos por «Intervalor, S. A.» en febrero y marzo de 1990 a petición de RENFE. Estos últimos estudios se referían concretamente a terrenos de los polígonos que incluyen las parcelas adquiridas por EQUIDESA.

Segunda

Se han apreciado numerosas anomalías en la realización de las mencionadas operaciones de compra de terrenos o en otras actuaciones directamente relacionadas con las mismas. Entre dichas anomalías destacan las siguientes:

a) El precio de compra de los terrenos y otros conceptos fueron pagados de manera fragmentada en numerosos cheques al portador, por diferentes importes, sin que haya constancia de la razón que justificase tal fraccionamiento, ha-

biéndose producido incluso una sustitución de los cheques de una operación por otros de distinto banco y diferentes importes, pero por idéntica suma total.

b) En tres de las diez escrituras otorgadas para la adquisición de terrenos consta que la parte vendedora había formalizado la adquisición de aquéllos en el mismo día y ante el mismo notario, obteniendo plusvalías que en total ascienden a 256,7 millones de pesetas, según los precios escriturados.

c) Aunque por la calificación de rústicos de los terrenos, su compraventa se hallaba exenta de devengo del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), en las diez escrituras de compraventa otorgadas se hace constar el devengo y pago de dicho Impuesto, que en total ascendió a 121 millones de pesetas. En tres de las citadas escrituras la parte vendedora no era empresario o profesional, por lo que las respectivas operaciones no se hallaban sujetas al citado Impuesto, con independencia de la exención que afectaba a las mismas. En EQUIDESSA existe una copia de escrito dirigido a la Delegación de Hacienda, en el que se interesa información sobre si el IVA fue correctamente aplicado en las referidas operaciones, así como sobre el ingreso de las cuotas impositivas por parte de los vendedores. La Sociedad manifiesta haber cursado dicho escrito con fecha 17 de diciembre de 1991, sin haber obtenido contestación.

d) EQUIDESSA compensó el importe de los referidos pagos en concepto de IVA con las cuotas del mismo Impuesto repercutidas en su facturación. El Consejo de Administración de la Sociedad, según el acta de su reunión de fecha 22 de mayo de 1992, fue informado de haberse pagado indebidamente el IVA en las referidas operaciones de compra de terrenos, pero no hay constancia de que dicho pago haya sido reclamado a sus perceptores ni reintegrado al Tesoro Público. Aun en el supuesto de que las sociedades vendedoras hayan declarado el IVA repercutido en las referidas operaciones, se ha producido un quebranto a la Hacienda Pública de 19,2 millones de pesetas, suma de las cuotas percibidas por vendedores que no eran empresarios o profesionales que actuaran en el desarrollo de su actividad.

e) En seis de las diez escrituras de compraventa ya citadas se manifiesta que los terrenos objeto de la respectiva transacción se hallaban arrendados a «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.», pero sin aportar prueba documental de lo afirmado. Con igual fecha que las escrituras de compraventa, 22 de marzo de 1990, se otorgaron cinco escrituras en las que la Sociedad citada consiente la rescisión de los arrendamientos mediante pago de 171,5 y 193 millones de pesetas, satisfechos, respectivamente, por EQUIDESSA y la entidad vendedora de los terrenos, aunque sólo en las escrituras en las que fue parte EQUIDESSA se especifican los medios de pago utilizados. En todas las escrituras de rescisión se indica que los contratos de arrendamiento se habían suscrito con fecha 1 de noviembre de 1989, aunque no se había abonado ninguna renta. No obstante, en una escritura de fecha 20 de diciembre de 1989, correspondiente a una transacción anterior de una de las fincas, y según la inscripción de la misma existente en el Registro de la Propiedad, se hace constar que dicha finca se hallaba libre de arrendatarios. Con fecha 10 de abril de 1990, «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.» otorgó seis escrituras de renuncia a sus derechos de tanteo y retracto, correspondientes a las de compraventa en que se había declarado la existencia de un contrato de arrendamiento

a favor de la Firma citada, el cual ya estaba rescindido con anterioridad, según lo indicado.

f) Con independencia de lo expuesto, el 22 de marzo de 1990 se otorgó otra escritura en la que «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.» aceptaba rescindir un contrato de arrendamiento verbal sobre una de las fincas adquiridas por EQUIDESSA en la misma fecha, formalizándose el pago de una indemnización de 32,5 millones de pesetas a favor de la primera Sociedad citada. El 29 de mayo siguiente, mediante otra escritura, se declaró anulada la anterior, que, según se indica, se otorgó por error de ambas partes, ya que la finca estaba libre de arrendatarios, y manifestando EQUIDESSA haber recibido la devolución del pago indebido. No obstante, no hay pruebas de que el referido importe fuese ingresado por EQUIDESSA, pero en un recibo de fecha 22 de marzo de 1990 «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.» declara recibir 32,5 millones de pesetas en concepto de «compensación al desistimiento de ejercitar cualquier tipo de derecho a la adquisición de la parcela ..., y a la renuncia al derecho a la compensación económica por las gestiones realizadas al facilitar la adquisición de dicha parcela, renunciando a entablar cualquier acción judicial para reclamar tales derechos, dejando en consecuencia la referida finca libre de cualquier tipo de carga o vínculo.»

g) El Consejo de Administración de EQUIDESSA, en su reunión de fecha 22 de mayo de 1992, después de conocer el pago indebido del IVA en las referidas operaciones de compra de terrenos, acordó liquidar el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales correspondiente a la citada compra. Su liquidación, que ascendió a 60 millones de pesetas, fue ingresada el 11 de marzo de 1993. Dicho ingreso implica que diversas liquidaciones por el Impuesto sobre Actos Jurídicos Documentados, ingresadas en distintas fechas de 1990 por un importe total de 5 millones de pesetas por las mismas operaciones, tienen carácter de ingreso indebido. No obstante, no se ha hallado constancia de que EQUIDESSA haya reclamado la devolución de dicho gravamen.

Tercera

Algunas de las anomalías anteriormente detalladas, adicionalmente se encuentran afectadas por diversas coincidencias en las mismas personas de cargos representativos de distintas entidades con intervención en las operaciones citadas. Las coincidencias comprobadas son las siguientes:

a) «ABC Empresarios, S. A.», en el contrato celebrado con RENFE para realizar un estudio de mercado inmobiliario, y «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.», en las escrituras de rescisión de arrendamientos, figuran representadas por la misma persona, la cual era, a su vez, vocal y antes Presidente del Consejo de Administración de «Inmobiliaria Villargo, S. A.», a la que se pagó una comisión de 15 millones de pesetas por su intervención en la compra de la primera finca adquirida.

b) La persona que firmó por «Syop, S. A.» otro contrato de estudio de mercado inmobiliario fue socio fundador de «Consortio Eléctrico Madrileño, S. A.»

c) Dos de las sociedades a las que se adquirieron terrenos tenían un directivo común.

Cuarta

Debe ponerse en conocimiento del Ministerio de Economía y Hacienda el indebido pago por EQUIDESA de 121 millones de pesetas, en concepto de liquidación del Impuesto sobre el Valor Añadido sobre diversas compras de terrenos de labor, y la posterior compensación de dicho importe con cuotas repercutidas en la facturación de dicha Sociedad por el referido Impuesto; así como la fragmentación del pago del precio de la compraventa de los terrenos.

III. RELACIONES DE «RENFE» CON «DATSA»

III.1. ANTECEDENTES

III.1.1. Relaciones de «RENFE» con «DATSA» según el Informe de fiscalización de «RENFE», en su ejercicio 1989

Las relaciones de RENFE con DATSA ya fueron analizadas en el Informe de fiscalización selectiva de RENFE, ejercicio 1989, efectuado en cumplimiento del acuerdo del Pleno adoptado en su sesión de fecha 3 de enero de 1990.

Los mencionados análisis quedaron expresados en el citado Informe, en la forma que a continuación se reproducen a título de antecedentes de las comprobaciones referidas a las mismas relaciones en los términos establecidos en las Directrices Técnicas.

Gastos por tráfico de mercancías.—RENFE contabiliza los gastos a los que se refiere el epígrafe en la cuenta del mismo título, dentro del subgrupo de Trabajos, Suministros y Servicios Exteriores.

En el ejercicio 1989 estos gastos ascendieron a 6.338 millones de pesetas, con un aumento de 1.706 millones de pesetas respecto al ejercicio anterior; constatándose que las mayores oscilaciones las presentan los gastos por removido y acarreo del transporte de detalle (TIDE), cuyas rúbricas soportan el 73% del referido incremento de costes.

Los citados servicios son prestados a RENFE por la empresa «Distribución, Almacenaje y Transporte Cargo Expres, S. A.» (DATSA), sociedad participada al 100% por EQUIDESA, a su vez filial de RENFE.

El régimen económico financiero entre RENFE y DATSA se establece por Acuerdo Marco en febrero de 1988, trasladando la segunda prácticamente la totalidad de sus costes de explotación a RENFE, dada la escasa relevancia de su facturación a terceros.

En 1989 DATSA factura a RENFE 2.003 millones de pesetas por removido y acarreo al detalle, habiendo incurrido en unos costes totales de 2.005 millones de pesetas frente a los 753 millones del ejercicio anterior, según datos que obran en el Informe de Auditoría independiente a sus Estados Financieros cerrados a 31 de diciembre de 1989.

La evolución de estos costes puede estar motivada por un aumento importante de actividad, dado que en 1989 se duplicó el número de Despachos centrales explotados por la filial; sin embargo, este aumento de costes no se ha correspondido, en el mismo período considerado, con una elevación de los ingresos de RENFE por transporte de mercancías al detalle y

paquete exprés, que descienden por el contrario de 5.939 millones de pesetas en 1988 a 5.475 millones en 1989. En todo caso, la gestión llevada a cabo por DATSA durante el ejercicio 1989 ha tenido una repercusión negativa en los resultados de la Entidad ferroviaria.

Sobre estos antecedentes sólo cabe indicar que la facturación final de DATSA a RENFE en 1989 fue de 2.101 millones de pesetas, ya que existía una facturación pendiente de 98 millones de pesetas.

III.2. CONSTITUCION, NATURALEZA Y ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD

III.2.1. Creación de la sociedad

La Sociedad «Distribución, Almacenaje y Transporte Cargo Expres, S. A.» (DATSA) se constituyó el día 2 de febrero de 1988, por fundación simultánea, con una aportación de capital público del 98% y, por tanto, con la condición de Sociedad estatal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.1.a) del vigente Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

El capital inicial fue de 100 millones de pesetas, compuesto de 10.000 acciones nominativas de 10.000 pesetas cada una, y las participaciones de los accionistas se determinaron de la siguiente forma: «Equipamientos de Estaciones, S. A.» (EQUIDESA), que es filial de RENFE al 100% de su capital, 98%; Don Pedro González Gutiérrez-Barquín, 1%; y Don Marcial López Linares, Presidente del Consejo de Administración de DATSA, 1%.

En la escritura de constitución se declaró la suscripción de la totalidad de las acciones y el desembolso del 25%.

En escritura otorgada el día 8 de abril de 1988 los accionistas privados, que disponían de un 2% del capital social de DATSA, vendieron sus acciones a EQUIDESA por el valor desembolsado el día 2 de febrero de 1988, es decir, 500.000 pesetas correspondientes a 200 acciones. En consecuencia, EQUIDESA obtuvo de esta manera el 100% del capital social.

Los dividendos pasivos fueron desembolsados posteriormente por EQUIDESA, en un 5% y un 70%, en virtud de los acuerdos de la Junta General elevados a escrituras públicas los días 13 de abril de 1988 y 25 de julio de 1989, respectivamente.

III.2.2. Requisitos de constitución y pago del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales

No consta en la documentación existente en la Sociedad el acuerdo del Consejo de Ministros necesario para la creación de la misma, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.3 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

En la contabilidad no consta el pago del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales, Operaciones Societarias, en la cuantía de un millón de pesetas, a la creación de la Sociedad, aunque figura en la escritura el sello de su pago en la Oficina Liquidadora, por lo que debió ser pagado o por EQUIDESA o por RENFE. Esta última Entidad aportó en alegaciones fotocopia de un extracto bancario en el que

existe un cargo de un cheque por un millón de pesetas, de fecha 3 de febrero de 1988, en una cuenta abierta a nombre de EQUIDESSA y que, manifiesta, corresponde al pago de dicho impuesto.

III.2.3. Reducción del capital social y reajuste de reservas

La Junta General de 16 de noviembre de 1993 acordó reducir el capital social en 90 millones de pesetas, con el fin de devolver aportaciones a los socios, mediante la disminución del valor nominal de las acciones en 9.000 pesetas, por lo que el capital quedó constituido en 10 millones, compuesto por 10.000 acciones nominativas de 1.000 pesetas cada una, totalmente suscritas y desembolsadas por EQUIDESSA.

La escritura pública del acuerdo de reducción se fechó el día 22 de diciembre de 1993, sin que hubiera transcurrido el mes posterior a la publicación de los anuncios, tal como determina el artículo 166 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, a efectos del ejercicio del derecho de oposición de acreedores cuyos créditos no estuvieran ya garantizados.

El pago del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales, Operaciones Societarias, por 0,9 millones de pesetas, fue realizado por DATSA, cuando de acuerdo con el artículo 23.b) del Texto Refundido de la Ley del Impuesto, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1993, de 24 de septiembre, le correspondía el pago a EQUIDESSA.

Acordada la reducción del capital social se reajustaron las reservas legales, las cuales quedaron en 2 millones de pesetas. El exceso, cifrado en 7,3 millones de pesetas, se traspasó a las reservas voluntarias, según la decisión adoptada en la Junta General de 17 de diciembre de 1993. En la misma Junta se acordó la distribución de las reservas voluntarias a los accionistas por su total importe, es decir, 90,9 millones de pesetas. El pago, previa retención del 25% en concepto de pago a cuenta del Impuesto de Sociedades, se efectuó a EQUIDESSA el 30 de diciembre de 1993.

Los fondos propios, que se componían de 10 millones de capital y 2 millones de reservas legales, se incrementaron posteriormente con los beneficios obtenidos en 1993 por importe de 96,1 millones de pesetas, quedando al 1 de enero de 1994 en 108,1 millones de pesetas.

III.2.4. Enajenación de las acciones de «DATSA»

EQUIDESSA vendió a RENFE la totalidad de las acciones de DATSA en escritura pública de 21 de abril de 1994, por un importe de 160,2 millones de pesetas, aunque EQUIDESSA se comprometió a asumir el pago de reclamaciones de terceros contra DATSA hasta un importe de 54 millones de pesetas.

III.2.5. Consejo de Administración

El Consejo de Administración de DATSA cesó en la Junta General de 9 de junio de 1993, en la que se decidió la supresión de dicho órgano. En la misma Junta se instituyó el nombramiento de un Administrador Único, designándose al

efecto al Presidente de EQUIDESSA y se modificaron los Estatutos sociales. Estos acuerdos se elevaron a escritura pública el día 2 de julio de 1993.

El Administrador Único continúa ejerciendo sus funciones en la actualidad, no obstante haberse transmitido las acciones a RENFE.

III.2.6. Objeto social y actividades

El objeto de la Sociedad, según el artículo 2 de sus Estatutos sociales, es «la realización de toda clase de actividades en relación al equipamiento de estaciones, así como cualquier actividad auxiliar o complementaria de transporte, especialmente la de mediación entre usuarios y transportistas».

Este objeto social se modificó en la Junta General de 16 de noviembre de 1993 (en la que, asimismo, se acordó reducir el capital social a 10 millones de pesetas) y se cambió el artículo 2 de los Estatutos sociales, adoptando un contenido similar al que regula el objeto social de EQUIDESSA. Sin embargo, este acuerdo fue anulado en la Junta General de 14 de abril de 1994, como consecuencia de la previsible venta de las acciones de la Sociedad, la cual se realizó el día 21 de abril de 1994. En consecuencia, el objeto social sigue siendo el mismo que constaba con anterioridad al día 16 de noviembre de 1993 y que se expresa en el párrafo primero de este epígrafe.

La actividad de la Sociedad consistía principalmente en la mediación entre los clientes y RENFE para el transporte de mercancías, como servicio auxiliar y complementario del transporte por ferrocarril. Concretamente y de acuerdo con la estipulación primera del Acuerdo Marco suscrito entre RENFE y DATSA el 11 de febrero de 1988, estaba referida al trabajo de paquetería (TIDE-Paquexpres) y al removido y acarreo de mercancías en Estaciones Centro, Terminales de Contenedores, etc., así como a cualquier actividad de RENFE que guardara relación con el objeto social de DATSA.

Los Informes de gestión que acompañaban a las cuentas anuales concretaban dicha actividad en el acarreo de paquetería TIDE y Paquexpres, de productos siderúrgicos y de contenedores, así como en el removido de mercancías. Mientras que el acarreo tenía como destino el domicilio o lugar designado por los clientes, el removido era el movimiento de mercancías entre el Despacho de DATSA y el propio vagón del ferrocarril.

DATSA, en competencia con el resto de transportistas y titulares de Despachos, realizó su gestión a través de los distintos Despachos o Centros que RENFE le fue concediendo gradualmente durante el período comprendido entre febrero de 1988 y diciembre de 1989 (excepto el Despacho de Sevilla que le fue asignado en 1991) y hasta el período comprendido entre enero de 1990 y abril de 1993 en el que, igualmente, y de forma gradual, RENFE fue sacando a concurso público las adjudicaciones de dichos Despachos hasta que DATSA se quedó sin ninguna actividad, situación en la que actualmente se encuentra.

III.2.7. Domicilio de la sociedad

El domicilio inicial se fijó en Madrid, en la Estación de Chamartín, Patio de Paquete Expres, pero por acuerdo de la

Junta General de 29 de junio de 1990 se trasladó a la calle del General Perón número 29, 4.ª planta, de la misma ciudad.

III.3. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACION

III.3.1. Objetivos

De acuerdo con las Directrices Técnicas aprobadas por el Pleno del Tribunal el día 28 de abril de 1994, la fiscalización especial de DATSA tiene como objetivos los siguientes:

— Analizar los acuerdos, actas y contratos suscritos, evaluando los requisitos legales y formales necesarios, así como la suficiencia de sus cláusulas en orden a un adecuado cumplimiento de su objeto y, en su caso, grado de eficacia en el cumplimiento de los pactos establecidos.

— Analizar los criterios de facturación de DATSA a RENFE en compensación de los servicios prestados por aquélla durante el período de 1990 a 1993 y su comparación con los años 1988 y 1989. Comprobación muestral de la aplicación de dichos criterios y grado de certeza en la medición de los servicios facturados en cada caso. Igualmente, comparación de dichos criterios de facturación con los aplicados por DATSA a otros clientes, en su caso.

— Evaluar los importes facturados por DATSA en los ejercicios del citado período 1990-1993 y su comparación con la facturación anterior. Comprobar la certeza de otros ingresos contabilizados en los ejercicios de 1988 a 1993, ambos inclusive.

— Analizar los distintos conceptos de gasto en los ejercicios de 1990 a 1993, ambos inclusive, y su comparación con los contabilizados en períodos anteriores, verificando las principales causas de las diferencias más señaladas que se observen entre ejercicios consecutivos.

— Evaluar los resultados de cada uno de los ejercicios de 1988 a 1993 y su repercusión en la actual situación patrimonial de la Sociedad.

— Analizar las posibles relaciones entre DATSA y EQUIDESDA.

La fiscalización se ha efectuado de acuerdo con los objetivos propuestos en las Directrices Técnicas y a este fin se ha procedido al examen de las cuentas, memorias e Informes de gestión del período comprendido entre 1988 y 1993 en todo aquello referido a los gastos, ingresos y resultados de dicho período.

Se analizaron igualmente los contratos relevantes suscritos junto a las operaciones realizadas y la documentación soporte.

III.3.2. Limitaciones

Las limitaciones encontradas durante la fiscalización fueron las siguientes:

En primer lugar, la Sociedad no tiene ninguna actividad desde el año 1993. Por lo tanto, no existía ninguna persona en nómina que pudiera atender suficientemente las peticiones de documentos y justificantes solicitados durante la fiscalización. El Administrador Unico de DATSA designó a un

empleado de EQUIDESDA para colaborar en la búsqueda de documentos, el cual desconocía la gestión de DATSA y la certeza de la existencia o inexistencia de ciertos documentos que no se hallaron en los archivos.

La colaboración del Director Administrativo de DATSA tuvo carácter esporádico al estar prestando servicios en otras dependencias de RENFE en el momento de realizarse la fiscalización.

En segundo lugar, la falta de numerosa documentación relacionada con la gestión de la Sociedad, la cual no fue hallada durante los trabajos de fiscalización y que, posteriormente, fue requerida de nuevo al Administrador Unico mediante escrito de fecha 22 de febrero de 1995 enviado por correo certificado. Este escrito, consta de 32 puntos que hacen referencia a la carencia de documentación, de carácter relevante, como por ejemplo:

— Albaranes de facturas emitidas por los contratistas de DATSA e imputadas a «Servicios exteriores».

— Procedimiento de adjudicación de los contratos de acarreo a los contratistas GRUTGES, S. A., HOLDING BRM y SUA, S. A.

— Contratos de transportes con los acarreadores posteriores a las Empresas anteriormente relacionadas y con aquéllos con los que se mantuvo relación jurídica en las zonas en las que no intervinieron GRUTGES, S. A., HOLDING BRM y SUA, S. A.

— Algunas Actas de entrega de los Despachos de DATSA a los concesionarios posteriores.

— Convenios específicos sobre la facturación de DATSA a RENFE por los distintos Despachos concedidos.

— Tarifas que hubieran sido de aplicación en la facturación de DATSA a RENFE.

— Controles que RENFE imponía a DATSA en el funcionamiento de ésta con sus contratistas.

— Relaciones del personal de concesionarios anteriores subrogado por DATSA.

— Libros de Matrícula y expedientes de personal en determinados Centros.

— Convenios colectivos de aplicación a la Sociedad.

— Nóminas, recibos de salarios y justificantes del pago a la Seguridad Social de ciertos períodos en distintos Centros.

Por lo tanto, existe una importante limitación al alcance como consecuencia de no constar la documentación anteriormente referida.

Con fecha 23 de marzo, en la fase de finalización de la redacción del Informe, y sin que ello desvirtúe las conclusiones contenidas en el mismo, se ha recibido documentación parcial de la solicitada anteriormente y referida, fundamentalmente, a nóminas, recibos de salarios y justificantes de pagos de nóminas y de cuotas de la Seguridad Social.

III.3.3. Exposición del resultado de las actuaciones practicadas

El resultado de las actuaciones practicadas, en cuanto resulta relevante, se expone a continuación diferenciando los siguientes apartados:

- Evaluación de la contabilidad.
- Contenido y cumplimiento del régimen contractual.
 - Acuerdo Marco RENFE-DATSA.
 - Contratación con GRUTGES, S. A., HOLDING BRM y SUA, S. A.
 - Laudo arbitral.
 - Subrogación en los derechos y obligaciones de los anteriores con cesionarios.
 - Cesión de los Despachos a los nuevos concesionarios.
- Análisis de gastos.
 - Gastos ordinarios de personal.
 - Servicios exteriores.
 - Otros gastos.
- Análisis de ingresos.
 - Ingresos por facturaciones a RENFE.
 - Ingresos por facturaciones a terceros, excesos de provisiones y otros ingresos.
- Resultados.
 - Resultados de los ejercicios fiscalizados.
- Balances de situación en los ejercicios de 1993 y 1994.
- Relaciones de DATSA con EQUIDESSA.
- Conclusiones.

III.4. EVALUACION DE LA CONTABILIDAD

Los estados financieros del ejercicio de 1988 fueron aprobados en la Junta General Extraordinaria de 16 de octubre de 1989, y no en el período de 6 meses que establecía el artículo 50 de la anterior Ley de Sociedades Anónimas de 17 de julio de 1951. Los estados financieros de los restantes ejercicios se aprobaron en el período legalmente establecido.

La información facilitada por la Sociedad de las cuentas del Mayor coincide con los saldos existentes en el Libro de Inventarios y Balances y las Memorias que acompañan a las cuentas anuales, salvo pequeñas diferencias de escasa significación.

Sin embargo, en los estados financieros del ejercicio de 1988 sometidos a la auditoría privada se registraron unos resultados negativos de 174,2 millones de pesetas, aunque con posterioridad a dicho Informe se registró una factura emitida por la Sociedad a RENFE, por actualización de tarifas, por 174,3 millones de pesetas. En consecuencia, el ejercicio de 1988 muestra un resultado positivo de 0,1 millones de pesetas.

Desde el año 1990 y hasta el año 1993 inclusive, se incorpora el Informe de Gestión de la Sociedad, si bien de forma muy resumida.

Las cuentas de todos los ejercicios fueron sometidas al análisis de los Auditores de Cuentas, de acuerdo con lo previsto en la normativa sobre Sociedades Anónimas.

La Sociedad ha dispuesto de un sistema de información contable por ordenador para los asientos del Diario y las cuentas del Mayor.

No consta en la documentación entregada por la Sociedad la firma de los Consejeros en las cuentas de 1989, formuladas en 1990, de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 del Código de Comercio, según la redacción dada por la Ley 19/1989, de 25 de julio, de adaptación de la legislación mercantil a las Directivas de la C.E.E. en materia de Sociedades y que entró en vigor el 1 de enero de 1990.

III.5. CONTENIDO Y CUMPLIMIENTO DEL REGIMEN CONTRACTUAL

III.5.1. Acuerdo Marco «RENFE» - «DATSA»

RENFE firmó con DATSA en fecha 11 de febrero de 1988 un Acuerdo Marco para regular las relaciones entre ambas respecto a las actividades que la primera encomendaba a la segunda o que en un futuro le pudiera encomendar, relacionadas con la actividad auxiliar o complementaria del transporte y, en especial, el tráfico de paquetería y el remoción y acarreo de mercancías en Estaciones y Terminales de Contenedores.

Según dicho Acuerdo Marco, cada actividad que gestionara DATSA sería objeto de un convenio específico entre esta Sociedad y la Dirección de Planificación y Control de Gestión, Direcciones de Zona, Gerencias, etc. No obstante, no todos los convenios fueron hallados durante los trabajos de fiscalización. Se exceptúan los acuerdos firmados para la aplicación del escandallo en los Centros de Sabadell, Tarra-sa, Onteniente, Vigo, Tolosa y Zaragoza, así como para la aplicación de tarifas en Villarreal.

Por cada actividad o servicio que DATSA gestionara percibiría el precio fijado por dicha Sociedad, si éste resultara ser el mejor de los ofertados en caso de concurrencia. Si su oferta fuera inferior a otra, DATSA podría ejercer el derecho de tanteo. En el supuesto de no existir ofertas concurrentes, el precio sería el resultante de incrementar en un 15% el escandallo de costes de explotación que se acordara por las partes.

La vigencia de este Acuerdo era de 3 años a partir de la firma, prorrogable tácitamente a su vencimiento por anualidades.

RENFE, a partir del mes de febrero de 1988, fue rescindiendo la concesión de diversos Despachos y encomendando su gestión a DATSA, de forma gradual, pero sin ninguna garantía de continuidad en la prestación de los servicios. No consta que RENFE, en ese período, hubiera invitado a DATSA a un procedimiento de concesión de Despachos en concurrencia con otros competidores. Esta situación se mantuvo hasta el mes de enero de 1990, en el que RENFE ya decidió adjudicar los Despachos a otros concesionarios por el procedimiento de concurso. Excepcionalmente, se le concedió a DATSA el Despacho de Sevilla por un procedimiento en concurrencia de ofertas, según se desprende del Acta de entrega del Despacho. Como quiera que no existió un procedimiento claro de adjudicación de Despachos a DATSA ni consta la firma de todos los convenios específicos previstos en el Acuerdo Marco, no se dio cumplimiento al sistema de facturación previsto en dicho Acuerdo para el caso de no concurrencia, es decir, el escandallo de costes de explotación más un 15% de beneficio. De este modo, la facturación a RENFE se hacía, según los Despachos, o por tarifas o por

escandallo, y en algunos de ellos tanto por tarifas como por escandallo.

No se ha encontrado la documentación de las distintas tarifas aplicadas en cada momento, a pesar de la petición cursada durante los trabajos de fiscalización, aunque es posible que fueran las que se hallaban vigentes con anterioridad a la fecha de asunción por DATSA de los distintos Despachos.

El escandallo de costes incluía los gastos de personal y los de funcionamiento del Despacho correspondiente.

En cualquier caso, sea cual fuera el sistema de facturación utilizado, se procedió a realizar facturaciones complementarias por actualizaciones de tarifas, ya que RENFE cubría las pérdidas de DATSA.

III.5.2. Contratación con «GRUTGES, S. A.», «HOLDING BRM» y «SUA, S. A.»

Conforme DATSA iba asumiendo los distintos Despachos de RENFE se vinculaba, sin ningún procedimiento específico previo, con Empresas transportistas para la ejecución de los servicios de acarreo; no así la actividad de removido que solía realizar con el personal propio de plantilla. Durante 1988 los servicios de acarreo los solía efectuar la Empresa «Grupo Técnico de Gestión, S. A.» (GRUTGES, S. A.), constituida en La Coruña y domiciliada en Puentedeume (La Coruña), si bien no se formalizó ningún documento contractual entre las partes.

Desde el 1 de enero hasta el mes de junio de 1989, las relaciones jurídicas de DATSA con los acarreadores solía darse con GRUTGES, S. A. y con HOLDING BRM (esta última constituida y domiciliada en Barcelona), sin que tampoco se hubieran formalizado tales relaciones en documento escrito.

Con fecha 8 de junio de 1989 DATSA formalizó las relaciones con GRUTGES, S. A. y HOLDING BRM, para los ámbitos en que venían actuando estas Empresas, y con fecha 1 de junio del mismo año con SUA, S. A., con la que no existía ninguna relación anterior, para el ámbito de la zona del País Valenciano.

En estos contratos se establecía el objeto del transporte, así como el trayecto, es decir, del correspondiente muelle de carga al destino indicado por DATSA, o viceversa.

La duración de estos contratos era de 5 años, prorrogables por iguales períodos salvo preaviso de 180 días de antelación. Por lo tanto, DATSA se vinculaba con estos acarreadores por 5 años cuando su relación con RENFE en el Acuerdo Marco era sólo de 3 años, sin perjuicio de su prórroga y sin que existieran acuerdos específicos en firme.^(*)

En caso de rescisión unilateral del contrato antes de su vencimiento, la parte que rescindiera debía abonar a la otra una compensación equivalente a la facturación media de las 3 últimas mensualidades multiplicada por el número de meses que restaran hasta la fecha de extinción pactada. Es de-

cir, una vez iniciado el contrato, a la Empresa acarreadora le quedaba garantizado el pago hasta el vencimiento del mismo (mínimo 5 años) aunque no se hubiese ejecutado y a los precios de facturación media de los 3 últimos meses.

Los contratos incluían 3 anexos con las tarifas de precios: uno de acarreos de mercancías generales, según los distintos tipos de vehículos y su peso en kilos, estableciendo una tarifa de pesetas/hora en zona urbana y de pesetas/kms. en carretera; otro de acarreos de productos siderúrgicos, según recorrido en kilómetros, con dos tarifas de pesetas/Tm. según las medidas normales o especiales de los acarreos; y otro de carretillas elevadoras, según capacidad de carga/Tm., con dos tarifas en pesetas según incluyeran o no implementos/día.

Al analizar la facturación emitida por GRUTGES, S. A., HOLDING BRM y SUA, S. A. a DATSA por acarreos, se ha comprobado que la tarifa aplicada por mercancías generales no se ha ajustado al anexo correspondiente incorporado a los contratos suscritos, que determinaba una tarifa de pesetas/hora en zona urbana, ya que se ha facturado por pesetas/día dependiendo del tonelaje del vehículo y suponiendo siempre un servicio de 8 horas, aunque el tiempo transcurrido no fuera exactamente ése. Por lo tanto, se ha facturado por un servicio teórico y no real, sin que el mismo estuviera previsto en los contratos suscritos.

En relación al período anterior a la firma de los contratos, la facturación emitida desde el año 1988 fue similar a la que posteriormente se efectuó una vez en vigor dichos contratos.

Los precios estipulados para el año 1989 debían ser revisados, según la redacción contractual, el día primero de cada año de acuerdo con una fórmula polinómica que incluía diversos coeficientes por variación en los precios del salario mínimo interprofesional, del gas-oil e IPC, y que sumados a uno invariable que era 1,19 daba como resultado como mínimo 2,1, en el supuesto de invariabilidad de los precios anuales y de congelación del salario mínimo. Esta fórmula polinómica, de haberse aplicado, hubiera disparado los precios de forma insostenible. Sin embargo, el 29 de noviembre de 1989 se produjo un cambio en la Presidencia de DATSA y esta cuestión fue llevada a debate en la reunión del Consejo del día 14 de diciembre de dicho año.

A partir de entonces y durante todo el año posterior fue un objetivo de la Sociedad proceder a la revisión de tales contratos. Una primera consecuencia de ello fue la inaplicación de hecho de la fórmula polinómica, incrementándose la facturación en 1990 con respecto a 1989 en un 10% sobre las tarifas pactadas en el contrato.

Conforme al Acuerdo Marco, el órgano coordinador de las relaciones de DATSA con la Red era la Dirección de Planificación y Control de Gestión de RENFE, siendo asimismo el órgano que ejercería el control de la gestión de DATSA y que conocería todos los contratos que la Sociedad suscribiera con terceros. No se tiene constancia si dicha Dirección conoció o recibió los contratos suscritos por DATSA con los acarreadores, pero su titular asistió a varias reuniones del Consejo de Administración desde la celebrada el día 24 de julio de 1989, como Director General Adjunto del Grupo empresarial, y por ello debió conocer la difícil situación de la Sociedad y el desequilibrio patrimonial que tenía en ese momento como consecuencia de los diversos compromisos adquiridos. De hecho, las cuentas del ejercicio de 1988 no fueron aprobadas hasta el día 16 de octubre de 1989.

(*) No existen garantías sobre la posible existencia de un contrato de transportes entre RENFE y DATSA por un período de cinco años, citado en alegaciones, ya que no fue hallado en el domicilio de la Sociedad y el ejemplar aportado por el primer Presidente de DATSA es una fotocopia sin firma alguna de partes. Por otro lado, no consta que fuera ejecutado en los términos convenidos.

En un momento determinado del año 1988, las funciones de control fueron asumidas por la Dirección General Adjunta del Grupo empresarial, cuyo titular era el mismo que el anterior Director de Planificación y Control de Gestión.

III.5.3. Laudo arbitral

Con el fin de resolver las discrepancias surgidas entre DATSA y los acarreadores GRUTGES, S. A., HOLDING BRM y SUA, S. A. por la facturación emitida por éstos en 1989 y 1990, por el servicio de acarreo en ejecución de los contratos suscritos los días 1 y 8 de junio de 1989, las partes decidieron someterse a arbitraje, tras un período de tensas relaciones entre ellas, prácticamente desde la llegada del nuevo equipo gestor a DATSA a final del mes de noviembre de 1989 y hasta el 10 de junio de 1990, en que decidieron someter sus diferencias a la Empresa auditora «Arthur Andersen, S. A.».

En algunos Centros los acarreadores citados estuvieron ejecutando sus servicios hasta el mes de julio de 1990, pero en algunos meses de ese año las anotaciones contables existentes son estimaciones de gastos, ya que las facturas estaban pendientes de la resolución de la controversia entre las partes.

El laudo arbitral se emitió con fecha 23 de enero de 1991 y en él se dictaminó que DATSA debía abonar por dichas facturas 232,3 millones de pesetas menos 93 millones pagados a cuenta, es decir, 139,3 millones más el I.V.A.

El total reclamado por los acarreadores era de 391,6 millones de pesetas, por lo que no le fue atendida una diferencia de 159,3 millones. En cuanto a DATSA, no le fueron atendidas unas reclamaciones de 92,8 millones de pesetas, fundamentalmente por gastos de la flota de elementos de transportes.

El laudo arbitral motivó un abono en la cuenta de «Servicios exteriores» en el año 1990, por importe de 98,7 millones de pesetas, ya que se habían estimado unos gastos superiores, pero se desconoce exactamente de la documentación existente cuánto afectó al ejercicio de 1989 y cuánto al ejercicio de 1990.

El representante de GRUTGES, S. A. era el Consejero Delegado de la misma, quien a su vez representaba a HOLDING BRM como Administrador de dicha Sociedad, según escritura de 10 de mayo de 1990. Este representante acordó el 25 de febrero de 1991 la rescisión de las relaciones contractuales de los tres acarreadores con DATSA, según los apoderamientos existentes, incluido el de la Empresa SUA, S. A.. El laudo se elevó a escritura pública el 23 de enero de 1991.

Los aspectos más interesantes del contenido del laudo eran los siguientes:

— Aunque los contratos firmados entre DATSA y los acarreadores no hacían referencia a la exclusividad, el árbitro alude a una posible exclusividad en los Centros de Barcelona y Valencia, ya que existían comunicaciones escritas del responsable operativo de DATSA exigiendo la disponibilidad de la flota e indicando que la facturación debía efectuarse por el total de días hábiles del mes, aunque los servicios no se hubieran llevado a cabo.

— No encuentra correcta la facturación total del mes de mayo de 1990 en Barcelona por estar paralizada la flota 15

días, y tampoco encuentra correcta la facturación del mes de julio de dicho año por paralización y posterior venta de la flota.

— Respecto a la deducción en factura de los importes de los gastos ocasionados por los conductores de DATSA que utilizaban los contratistas en sus camiones, se inclina por que éstos absorban parcialmente dichos gastos y que ambas partes compartan las cargas.

— Admite que DATSA pueda exigir los albaranes de los servicios prestados, pero no con carácter retroactivo.

— Rechaza la incorporación en las facturas de conceptos no previstos en los contratos y no admitidos expresa o tácitamente con anterioridad por DATSA.

— La facturación debe realizarse por carga útil y no por peso máximo autorizado.

— Las facturaciones por tiempo en zona urbana y por kilómetros recorridos en el exterior del casco urbano deben admitirse si son complementarias y no existe una facturación por tiempo y, adicionalmente, por Kms., para el mismo trayecto cuando la ruta es exterior.

— La fórmula polinómica del contrato no puede aplicarse (y en eso están de acuerdo las partes), y encuentra razonable la subida del 10% para los precios en 1990.

— Para los precios de maquinaria auxiliar no previstos en los contratos habrá que estar a lo que expresa o tácitamente hayan aceptado las partes.

— No parece razonable que HOLDING BRM, sean cuales fueren sus motivos, no atienda sus obligaciones para con sus servicios contratados, lo cual motivó que RENFE pagara directamente a los subcontratistas de HOLDING BRM, en algunas ocasiones.

Como puede concluirse de este contenido, las relaciones de DATSA con los acarreadores eran muy difíciles como consecuencia de unos contratos muy gravosos para DATSA, firmados por el anterior Presidente de la Sociedad.

Por otro lado, existían facturaciones por servicios teóricos, tarifas no previstas en los contratos o aplicadas erróneamente con perjuicio para DATSA, inaplicación de gastos deducibles, etc., aparte de que hasta el mes de diciembre de 1989, DATSA en ningún momento había exigido de los acarreadores los albaranes justificativos de los servicios.

III.5.4. Subrogación en los derechos y obligaciones de los anteriores concesionarios

III.5.4.1. Aspectos formales y garantías

Debido a los innumerables problemas surgidos entre RENFE y los concesionarios de los Despachos anteriores a DATSA, por desacuerdos respecto a las actualizaciones de las tarifas, huelgas del personal de tales Despachos, impagos de salarios a dicho personal, falta de entrega de los ingresos correspondientes a RENFE por operaciones comerciales, etc., RENFE decidió rescindir las concesiones a partir del mes de febrero de 1988 y las entregó a DATSA de forma gradual hasta el mes de diciembre de 1989, excepto la del Despacho de Sevilla que se concedió en enero de 1991.

El traspaso y subrogación de DATSA en los Despachos y, en su caso, de los derechos y obligaciones de los anterio-

res concesionarios se documentó en diversas Actas de entrega que suscribieron de forma tripartita RENFE, los anteriores concesionarios y DATSA. No constan determinadas Actas de entrega correspondientes a Despachos de localidades menores y que, según el Director Administrativo de DATSA, debían considerarse incluidas dentro de aquellas localidades de cabecera a las que pertenecían por su ámbito (por ejemplo, Quart de Poblet y Casa Antúnez, respecto a Valencia y Barcelona, respectivamente). Sin embargo, en las Actas de las localidades de cabecera debió existir, al menos, alguna mención al tema, puesto que en algunas menores, como Quart de Poblet, existían determinados trabajadores contratados.

En las Actas de entrega no se citaba ningún período de concesión, salvo en las de Sabadell, Tarrasa y Onteniente, que se fijó un período de 6 meses, y en la de Villarreal, que se fijó 1 año, en ambos casos prorrogables.

Esta situación de precario originaría manifestaciones de quejas en las reuniones del Consejo de Administración de DATSA sobre la política de RENFE en el transporte de mercancías, y concretamente en su relación con DATSA.

El Despacho de Orense fue concedido a DATSA el día 1 de febrero de 1988, cuando esta Sociedad se constituyó el día siguiente.

Las Actas de los Despachos de Barcelona, Sabadell y Tarrasa se fecharon el 9-9-1988, 16-11-1988 y 1-12-1988, mientras que el Acta del Consejo de 17-1-1989 alude al mes de marzo de 1988 para los tres Despachos.

No aparecen las firmas de los anteriores concesionarios en las Actas de entrega de los Despachos de Sabadell, Tarrasa, Valencia, Vigo y Tolosa. En las Actas de los tres últimos Despachos y en la de Zaragoza se indica que existe mutuo acuerdo respecto a la rescisión de la concesión anterior, pero o bien no aparecen las firmas en Valencia, Vigo y Tolosa o se firma en disconformidad en el Acta de Zaragoza.

En las Actas de entrega se indica, en general, que DATSA se hace cargo del personal dependiente de los anteriores Despachos, en virtud de la subrogación establecida por sucesión empresarial en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores. En algunas Actas se señala expresamente que se adjunta la relación de los trabajadores subrogados y que se detallan en el modelo de cotización a la Seguridad Social, que se incluye como anexo (Centros de Abroñigal, Valencia, Vigo, Orense y Tolosa). Sin embargo, no se han encontrado tales documentos o relaciones durante los trabajos de fiscalización, excepto en los Centros de Zaragoza, Barcelona, Orense y Sevilla.

Como no constan tales relaciones y como DATSA no dispone de los Libros de Matrícula o de copia de ellos de los anteriores concesionarios, no existen garantías de que las personas que figuran en los Libros de Matrícula de DATSA se correspondan con las que dependían con anterioridad de otros concesionarios, aparte de que DATSA tampoco dispone de los Libros de Matrícula propios de sus Despachos de La Coruña, Orense, El Ferrol, Vigo y Granada.

Realizadas comprobaciones en los Centros de Zaragoza y Barcelona se observó que mientras en el primer caso el resultado fue correcto, en el segundo se sustituyó un empleado por otro.

En las Actas de entrega, DATSA asume todos los activos y pasivos existentes en la fecha de la subrogación con respecto al Despacho de Madrid-Abroñigal, cuyo concesio-

ario anterior fue la cooperativa de trabajadores TRANSMERE, pero se exoneraba de los compromisos anteriores a la fecha de la subrogación respecto a los demás Despachos y concesionarios. DATSA, sin embargo, no exigió documentación alguna justificativa de que los anteriores concesionarios estaban al corriente en el pago de los salarios a los trabajadores o de las cuotas a la Seguridad Social, ni se dirigió a esta última para requerir certificación de estar dichos concesionarios al corriente del pago de las cuotas. En consecuencia, se exponía a responder de dichas deudas solidariamente por sucesión empresarial a tenor del artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores.

DATSA se subrogó en el patrimonio de TRANSMERE, en el que estaba incluido el inmovilizado material compuesto de maquinaria, instalaciones, mobiliario y elementos de transportes por un valor neto contable de 10,7 millones de pesetas.

Igualmente, se subrogó en diversos contratos de arrendamientos en régimen de leasing referidos a maquinaria, elementos de transportes e informáticos, cuya imputación contable se efectuó conforme a la normativa anterior al nuevo Plan Contable, es decir, mediante su imputación a gastos por las cuotas pagadas en cada ejercicio; no obstante, a través de las cuentas de orden se puede conocer que el valor de estos contratos era de 191,3 millones de pesetas, incluidos 3,2 millones por opciones de compra e I.V.A., de los que TRANSMERE había pagado 38,1 millones, por lo que quedaban pendientes 153,2 millones de pesetas. Como uno de los contratos subrogados de FIAT Leasing se formalizó a nombre de DATSA con posterioridad a la entrega del Despacho a DATSA, ésta pagó también 6,2 millones de pesetas del período comprendido entre el 16 de marzo y el mes de agosto de 1988. DATSA obtuvo beneficios en la enajenación del inmovilizado y bienes en régimen de leasing, como se expone en el epígrafe III.8.1.2.

DATSA pagó 6,8 millones de pesetas en concepto de intereses de demora y costas judiciales e imputados a las cuentas del año 1990 de «Gastos financieros» y «Gastos diversos», por 5 y 1,8 millones de pesetas, respectivamente, como consecuencia de la demanda presentada por LICO, Central de Leasing contra la Sociedad, ya que el Presidente de esta última se negó en principio a cumplir con los requisitos fijados por el arrendador para la aplicación formal de la subrogación en el contrato n.º 29.365.

III.5.4.2. Pagos efectuados por cuenta de anteriores concesionarios y cancelación de provisiones estimadas del período anterior

Madrid-Abroñigal

De acuerdo con la información disponible y documentación existente, la pérdida imputable al traspaso del Despacho de Madrid-Abroñigal incorporado al Balance de Situación fue de 69,9 millones de pesetas.

Sin embargo, deben realizarse algunas precisiones a este saldo derivado de la cuenta denominada de fusión por la propia Sociedad:

— En la subrogación del préstamo contraído por TRANSMERE por 20 millones en la Caja de Madrid figura-

ba a la fecha de la subrogación un capital pendiente de pago por 18,4 millones de pesetas, al 17% de interés. A dicha fecha quedaban pendientes de pago 53 mensualidades. Sin embargo, durante su vigencia y hasta la cancelación anticipada en 1991 se pagaron intereses por 7,9 millones de pesetas, de los que 0,6 millones fueron intereses de demora. También se pagaron 0,8 millones por costas judiciales derivadas, como los intereses de demora, del procedimiento judicial por impago de las cuotas a su vencimiento por decisión de la Presidencia de DATSA. Las imputaciones contables se efectuaron en cuentas de gastos financieros, excepto las costas judiciales imputadas a la cuenta de «Gastos diversos». Si bien los pagos por intereses de demora y costas son imputables a la gestión de DATSA, los intereses devengados por 7,3 millones de pesetas desde el 16 de marzo de 1988 al 8 de julio de 1991 fueron una carga derivada del préstamo subrogado, que DATSA asumió como propia.

— No consta que DATSA hubiera abonado a RENFE unos impagos de TRANSMERE a RENFE por 5,9 millones, por lo que el quebranto lo asumió RENFE y no DATSA. Esta última abonó la cuenta de «Sueldos y salarios» por dicho importe y no la de «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores», donde se hallaba imputado anteriormente el resultado de la deuda. Esta cantidad podría ser reclamada por RENFE, si bien, de haberse pagado por DATSA en su momento, RENFE la hubiera cubierto con las actualizaciones de las tarifas, ya que ésta equilibraba los resultados de DATSA.

— Los 34,3 millones de pesetas de deudas a la Seguridad Social por cuotas impagadas previstas inicialmente quedaron finalmente en unos pagos realizados por 19,5 millones, una vez deducidos 14,8 millones por ajustes y duplicidades de las certificaciones emitidas por la Tesorería General de la Seguridad Social. También en este caso DATSA al deshacer la provisión, abonó a una cuenta de gastos de personal y no tuvo en cuenta el origen de los resultados extraordinarios, ejercicios anteriores.

— DATSA obtuvo al menos 13,8 millones de beneficios en la enajenación del inmovilizado material y bienes en régimen de leasing subrogados de TRANSMERE, tal como se comenta en el epígrafe III.8.

Barcelona

— DATSA pagó 0,4 millones de pesetas en el año 1991, en concepto de cuotas de la Seguridad Social, correspondientes al período anterior a la entrega del Despacho de Barcelona imputando dicho pago en una cuenta de gastos de personal.

— Se canceló una provisión por 65,6 millones de pesetas el 31 de diciembre de 1993, por el mismo concepto anterior, en virtud de prescripción.

— Se pagaron 54,8 millones de pesetas en concepto de gastos de acarreo de «Servicios exteriores», igualmente, del período anterior.

— Por último, se pagaron 1,2 millones de pesetas por otros gastos imputables al concesionario de Barcelona de los que RENFE pagó directamente 0,7 millones.

Valencia

— DATSA pagó 4,3 millones de pesetas por salarios anteriores al traspaso que sin embargo, RENFE pagó directamente a DATSA con posterioridad.

— Se le canceló al concesionario una provisión por cuotas de la Seguridad Social en 1993 por 3,4 millones de pesetas en virtud de prescripción.

Zaragoza

— Se le pagaron 7,3 millones de pesetas al concesionario de Zaragoza en concepto de salarios anteriores que fueron posteriormente pagados por RENFE a DATSA.

— Se le canceló una provisión por cuotas de la Seguridad Social por 7 millones de pesetas en virtud de prescripción.

Vigo

— DATSA pagó 1,8 millones de pesetas por salarios atrasados que compensó posteriormente RENFE.

Tolosa

— Se canceló una provisión por 2,9 millones de pesetas por cuotas de la Seguridad Social en virtud de prescripción.

Granada

— DATSA pagó 11 millones de pesetas del anterior concesionario de Granada, en concepto de salarios e indemnizaciones, y los imputó a su contabilidad como indemnizaciones propias.

Otros gastos

— Se pagaron en 1989, en concepto de pagas extras de verano de 1988, 3 millones de pesetas correspondientes a los Despachos de Barcelona, Tolosa y Vigo correctamente imputados a «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores».

De acuerdo con lo anterior el quebranto producido por los anteriores concesionarios sería el siguiente:

	En millones de pesetas
A CARGO DE DATSA	
Patrimonio negativo de TRANSMERE (incluye cuotas de Seguridad Social)	69,9
Intereses devengados por el préstamo de Caja de Madrid de TRANSMERE	7,3
Impagos de TRANSMERE no efectuados	(5,9)
Cancelación de provisiones por cuotas de Seguridad Social de TRANSMERE	(14,8)
Beneficios en la enajenación del inmovilizado material y bienes en régimen de leasing de TRANSMERE	(13,8)
Pagos a la Seguridad Social por cuenta del concesionario de Barcelona	0,4

	En millones de pesetas
Gastos de acarreos del concesionario de Barcelona del período anterior	54,8
Otros gastos del concesionario de Barcelona	0,5
Pagos efectuados por salarios e indemnizaciones del concesionario de Granada	11,0
Pagas extras de verano de tres Despachos	3,0
Facturación a RENFE correspondiente al concesionario de Barcelona del período anterior según el epígrafe III.8.	(64,2)
Total	48,2
A CARGO DE RENFE	
Pagos compensados del Despacho de Barcelona	0,7
Pagos compensados del Despacho de Valencia	4,3
Pagos compensados del Despacho de Zaragoza	7,3
Pagos compensados del Despacho de Vigo	1,8
Impagados de TRANSMERE no ingresados por DATSA	5,9
Total	20,0

La aplicación de la prescripción en las cuotas de la Seguridad Social fue incorrecta ya que las últimas fechas de los requerimientos correspondían a 1989 y, de acuerdo con la normativa vigente en materia de Seguridad Social, la prescripción sólo tiene lugar a los 5 años. Por lo tanto la cancelación por 78,9 millones debió ser aplicada en 1994 y no en 1993, siempre y cuando no existiera ninguna comunicación de la Seguridad Social requiriendo al pago en dicho período.

Por lo que se refiere a la anotación contable de dicha provisión en el momento de su dotación se efectuó con cargo a «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores» por 77 millones y a la cuenta de «Seguridad Social» por 1,9 millones de pesetas. La cancelación de la provisión se abonó a «Excesos de provisiones para riesgos y gastos» por 78,9 millones.

En conclusión, de forma directa o indirecta DATSA pagó 48,2 millones imputables a los antiguos concesionarios mientras que RENFE pagó 20 millones directamente a DATSA por otros quebrantos.

III.5.4.3. Aplicación del Convenio de Contratas Ferroviarias

Al personal laboral del Centro de Madrid-Abrónigal le era de aplicación el Convenio Colectivo de Transportes por Carretera, si su función era la de reparto y recogida a domicilio de las mercancías, mientras que se le aplicaba el Convenio Colectivo de Contratas Ferroviarias, al personal dedicado al removido, es decir, la carga y descarga procedente de los vagones ferroviarios. El primero era de ámbito provincial mientras que el segundo era de ámbito nacional.

Una vez absorbido el Despacho por DATSA, 38 trabajadores acogidos al Convenio Colectivo de Transporte por Ca-

retera presentaron demanda ante los Juzgados de lo Social, solicitando les fueran de aplicación las normas establecidas en el Convenio de Contratas Ferroviarias, al estimar que les resultaría más beneficioso y considerar sus funciones similares a los acogidos a este Convenio.

El 25 de noviembre de 1989 el Juzgado N.º 10 falló a favor de los trabajadores condenando a DATSA al pago de 16,8 millones de pesetas. La sentencia fue recurrida por DATSA pero el recurso fue desestimado en suplicación por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid el 31 de mayo de 1991. DATSA pagó de la cantidad anterior 15,9 millones en concepto de salarios, Seguridad Social (cuota obrera) e IRPF y dejó un depósito en el Juzgado N.º 10 de 0,9 millones en controversia sobre el pago de las cantidades reclamadas por 2 trabajadores, para el trámite de ejecución. Igualmente y en concepto de cuota patronal a la Seguridad Social DATSA efectuó un pago de 4,2 millones de pesetas.

El 30 de junio de 1992 se canceló el depósito constituido de 0,9 millones de pesetas por resolución desfavorable.

Mediante Sentencia 287/90, de 12 de diciembre, del Juzgado de lo Social N.º 22 de Madrid, se condenó a DATSA por reclamación de cantidad de 35 trabajadores del Centro de Madrid-Abrónigal, sentencia que fue recurrida por DATSA en suplicación. Una vez resuelto el recurso, el Juzgado N.º 22 ordenó poner a disposición de los actores la cantidad consignada por DATSA que fue de 7,1 millones de pesetas.

Por último, el Juzgado de lo Social N.º 18 de Madrid estimó el 10 de junio de 1992 una demanda de 69 trabajadores por diferencias salariales del período comprendido entre el mes de noviembre de 1989 y el mes de junio de 1991, declarando aplicable el Convenio de Contratas Ferroviarias. La condena fue por 11,7 millones de pesetas. Esta sentencia no fue recurrida y el pago se efectuó el 10 de septiembre de 1992.

En consecuencia, el pago total efectuado por estas tres sentencias fue de 39,8 millones de pesetas.

DATSA efectuó una provisión para cubrir los efectos de la absorción de dichos trabajadores en el Convenio de Contratas Ferroviarias por 82,5 millones de pesetas durante los años 1989 y 1990, habiéndose imputado el gasto en el año 1989 a la cuenta de «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores», por 36,2 millones, y a la cuenta de «Remuneraciones fijas» por 35,1 y 11,2 millones de pesetas los años 1989 y 1990, respectivamente. En los años 1991, 1992 y 1993 se anuló el exceso de provisiones existentes, una vez atendidos los pagos efectivos realizados por 39,8 millones de pesetas y que se contabilizaron por 20,1 y 19,7 millones en los ejercicios de 1991 y 1992, respectivamente.

Si se considera, de acuerdo con la Sociedad, que los gastos por pase a contratas deben ser gastos extraordinarios, debe ajustarse la cuenta correspondiente ya que de los 39,8 millones sólo 36,2 millones se imputaron realmente a «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores», y 3,6 millones a «Remuneraciones fijas», por lo que procedería imputar 3,6 millones más a la primera cuenta.

III.5.5. Cesión de los Despachos a los nuevos concesionarios

Este proceso se efectuó con normalidad. RENFE comunicó previamente los Despachos cuya explotación había

concedido a otros concesionarios y solicitó la colaboración de DATSA para que las cesiones tuvieran lugar regularmente. Se firmaron Actas de entrega con las correspondientes firmas de RENFE, DATSA y los nuevos concesionarios y las mismas incluían las relaciones del personal a subrogar, así como el inventario de documentación de cada Despacho; igualmente, incluía relación de bienes pero en las cláusulas de las Actas se establecía que eran de propiedad de DATSA, sin perjuicio del acuerdo entre dichos concesionarios a efectos de su posible enajenación.

Algunas Actas no constan, como las de los Centros de Noaín, Sevilla y Granada.

Se ha comprobado que DATSA no ha pagado facturas a cargo de estos concesionarios con fecha posterior a la cesión de los Despachos; tampoco pagó gastos de personal ni indemnizaciones. En 1993 efectuó un pago de 0,2 millones de pesetas por indemnizaciones correspondientes al Centro de Zaragoza, cedido el 30 de junio de 1992, pero fue en ejecución de una sentencia de reclamaciones ante la jurisdicción social relativas al período en que estuvo en DATSA.

III.6. ANALISIS DE GASTOS

Se han propuesto diversos ajustes a las cuentas de gastos a efectos de delimitar claramente los gastos ocasionados directa o indirectamente por los anteriores concesionarios. En cambio, se ha optado por no incluir ajustes, con incidencia patrimonial, por 6 millones de pesetas, dado que se derivan de relaciones entre sociedades del Grupo y, de acuerdo con el sistema de actualización de tarifas o de compensación por cantidades alzadas, según los períodos, RENFE hubiera cubierto posteriormente dichos gastos. Estas transacciones se refieren a los 5,9 millones de impagados de TRANSMERE, no ingresados en RENFE, y a los 0,1 millones del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales no pagados por DATSA a su constitución, una vez deducida la cantidad pagada indebidamente por ésta en el mismo impuesto en la reducción de capital.

III.6.1. Gastos ordinarios de personal

En el período comprendido entre los ejercicios de 1988 y 1993, ambos incluidos, DATSA efectuó un gasto de 3.149,6 millones de pesetas en concepto de salarios, cuotas de seguridad social e indemnizaciones. Este dato concuerda con la información existente en el Libro de Inventarios y Balances, así como con las Memorias que acompañan a las cuentas anuales.

A continuación se detalla la evolución de dichos gastos en el período:

Gastos ordinarios de personal						En millones de pesetas
1988	1989	1990	1991	1992	1993	Total
394,4	892,9	787,1	752,1	275,2	47,9	3.149,6

Según la información disponible, y de acuerdo con lo expresado en los epígrafes III.5.4.2. y III.5.4.3. el gasto an-

terior debería aumentar en 3,8 millones de pesetas según el siguiente detalle:

* Deducción de 11 millones de pesetas del Despacho de Granada, imputables a «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores».

* Deducción de 3,6 millones de pesetas de gastos por la absorción del Convenio de Contratas Ferroviarias y que fueron imputados a gastos ordinarios a diferencia de otros importes.

* Deducción de 0,4 millones de pesetas de la cuotas de la Seguridad Social pagados por cuenta del concesionario de Barcelona, imputables a «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores».

* Imputación de 14,8 y 5,9 millones de pesetas de TRANSMERE por anulación de provisiones con abono a gastos ordinarios de importes que habían sido imputados originariamente en «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores».

* Anulación de los asientos que cargaban la cuenta ordinaria de Seguridad Social por gastos de anteriores concesionarios en 1990 por 1,9 millones que debieron imputarse a «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores».

El mayor gasto tuvo lugar en 1989 ya que la plantilla se había elevado hasta 366 personas al final del ejercicio, según el Informe de Gestión de 1990, mientras que en los años siguientes la plantilla se redujo a 276 y 160 personas a final de 1990 y 1991, según los datos de los Informes de gestión de dichos años.

Durante los trabajos de fiscalización se observó la carencia de numerosa documentación relativa a la confección y pago de las nóminas y de la Seguridad Social; asimismo faltaban expedientes personales, Libros de Matrícula y Convenios de aplicación al personal. En ningún caso se encontraron los contratos del personal subrogado y las autorizaciones para la realización de las horas extraordinarias.

Sin perjuicio de la carencia de documentación y de las limitaciones existentes, las comprobaciones resultaron correctas en aquellos casos en que se dispuso de alguna información.

Respecto a las condiciones del personal directivo tampoco se encontró ninguna documentación.

Mediante acuerdo de la Junta General de 29 de noviembre de 1989 se destituyó al primer Presidente de DATSA. Este cargo junto a dos directivos más cesados que pertenecían a la plantilla de RENFE y que estaban en comisión de servicios en DATSA, quedaron a disposición de la Dirección de Recursos Humanos de RENFE, la cual no les fijó destino alguno tras los ceses. Posteriormente e incomprensiblemente se les despidieron por faltar al trabajo cuando se les había indicado que estuvieran en situación de espera. Como consecuencia de ello, diversos Juzgados de lo Social condenaron a RENFE por despidos improcedentes y en virtud de ello RENFE les indemnizó con 55,3 millones, incluidos los salarios de tramitación.

Al primer Presidente de DATSA no se le exigió por su deficiente gestión, ni la demanda social de responsabilidad prevista en el artículo 133 y siguientes de la Ley de Sociedades Anónimas, ni cualquier otra reclamación por daños y en cambio RENFE adujo un motivo insostenible y contradictorio con sus propios actos para despedirle, lo que le

obligó a indemnizarle con 11,1 millones, incluidos los salarios de trámite.

III.6.1.1. Indemnizaciones por despidos

DATSA se hizo cargo de los distintos Despachos subrogándose en los contratos laborales vigentes del personal empleado en los mismos. No consta que se efectuara un análisis previo de la posible situación de sobredimensionamiento de la plantilla; no obstante, sobre el exceso de personal pronto se manifestó el Consejo de Administración en la reunión mantenida el día 17 de enero de 1989. Tampoco hubo acuerdo con los distintos concesionarios para que éstos efectuaran las rescisiones con anterioridad a las fechas de las distintas cesiones. Como, por otro lado, DATSA se vinculó con distintos acarreadistas desde el año 1988, inmediatamente tuvo que afrontar el proceso de reducción de la plantilla subrogada.

Como consecuencia de este proceso DATSA contabilizó en el período comprendido entre 1988 y 1993, 228,6 millones de pesetas en concepto de pagos efectuados por las indemnizaciones al personal por rescisión de contratos laborales. La fórmula elegida para despedir era comunicar la causa establecida en el Estatuto de los Trabajadores por reiteradas faltas al trabajo o, en otro caso, el bajo rendimiento. Dado que estas causas en muchas ocasiones serían declaradas improcedentes en los Juzgados de lo Social, por falta de pruebas, normalmente se acordaba, en el Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación, la indemnización correspondiente. En algunos casos constan las renunciaciones de algunos trabajadores a la relación jurídica, pero aparecen otros documentos en sus expedientes sobre «ceses pactados» que dan a entender un posible acuerdo previo respecto a las indemnizaciones a abonar por la Sociedad.

Han sido objeto de análisis minucioso los ejercicios de 1988, 1989 y 1990.

DATSA imputó las indemnizaciones en 1988 a la cuenta 271 «Gastos de establecimiento», regularizando el saldo al 31 de diciembre en la cuenta 610 «Indemnizaciones por despido». En 1989 y 1990, se utilizó la cuenta 611 «Indemnizaciones».

La cuenta de «Indemnizaciones» debiera ajustarse en función de la información disponible por 16,1 millones de pesetas y según el siguiente detalle:

* Deducción de los 11 millones del Despacho de Granada, de acuerdo con lo expresado en el epígrafe III.5.4.2.

* Deducción de 4,2 millones por cancelación de la provisión de los autos 282/89 de Barcelona, con fallo a favor de DATSA, que se abonaron en la cuenta de «Sueldos y salarios» del año 1991.

* Deducción de 0,9 millones por ser salarios de tramitación abonados en el Despacho de Vigo e incluidos como «Indemnizaciones» en los pagos efectuados al Sr. Chao.

En consecuencia el saldo de «Indemnizaciones» debería ser 212,5 millones.

Existen dudas sobre la imputación de indemnizaciones por 4,4 millones en la Zona de Barcelona de los trabajadores A. Barrera, J. Morales, F. Molins y A. Catllá ya que en algunos casos aparecen recibos firmados y en otros los

acuerdos del I.M.A.C, pero no se han hallado las anotaciones contables, por lo que se desconoce si fueron realmente pagadas o imputadas a otra cuenta.

Respecto a las personas despedidas, teniendo en cuenta los despidos constatados en 1988, 1989 y 1990, puede indicarse que fueron del orden de 160 durante todo el período de actividad de la Sociedad hasta 1993. No se ha encontrado ninguna relación de despidos excepto para el año 1988; en esta última relación, que consta de 58 trabajadores, se incluyen 17 de Granada que no fueron despedidos, aunque DATSA les pagó salarios por cuenta del anterior concesionario.

El número de personas dadas de baja en la Sociedad, desde que ésta se subrogó en los Despachos anteriores hasta el final de las distintas concesiones, fue de 176, según la documentación existente, pero en esta cifra se incluyen las bajas por jubilación, invalidez, renunciaciones voluntarias y extinción de contratos temporales; por otro lado, hay que hacer constar que se efectuaron pagos por indemnizaciones de personal que, por diversas causas, no fue anotado en el Libro de Matrícula de DATSA, por lo que la cifra de 160 es la más ajustada posible.

En función de los datos anteriores el coste medio por indemnización sería del orden de 1,3 millones de pesetas por persona despedida.

No existen garantías suficientes sobre los cálculos que la Sociedad efectuó para establecer las indemnizaciones ya que no consta, en la documentación anexa a las Actas de entrega, la relación y antigüedad de los trabajadores subrogados por DATSA. Tampoco se pudo disponer de los Libros de Matrícula anteriores. En los Libros de Matrículas de DATSA se anotaban en ocasiones las fechas de antigüedad de dichos trabajadores pero ni era general ni ello otorga suficientes garantías, aparte de que no aparecieron los Libros de Matrícula de diversos Centros.

III.6.2. Servicios exteriores

III.6.2.1. Análisis de gastos de Servicios exteriores

El total de gastos de «Servicios exteriores», según la información del Mayor en la contabilidad informatizada coincide con el total reseñado en el Libro de Inventarios y Balances, así como con las Memorias que acompañan a las cuentas anuales, salvo diferencias escasamente significativas.

El total de gastos en el período 1988-1993 ascendió a 2.816,4 millones de pesetas pero tuvo una evolución irregular.

A partir del mes de febrero de 1988 DATSA fue recibiendo los Despachos de los antiguos concesionarios de forma gradual, pero no dispuso de algunos muy importantes hasta el año 1989, como los de El Ferrol, La Coruña, Extremadura y Zaragoza. Por otro lado, hasta los meses de septiembre y octubre de 1988 no recibió los Despachos de Barcelona, Vigo y Tolosa. A pesar de ello, se puede observar que el gasto de «Servicios exteriores» fue muy importante ya en el año 1988, puesto que representó el 62,6 % del total gastado por el mismo concepto en 1991, cuando DATSA disponía de casi todos los Despachos excepto los de Galicia, cedidos en 1990 (Granada fue cedido en 1989 pero sólo disponía de gastos de removido y Madrid-Abroñigal fue cedido el día 2 de diciembre de 1991).

En el ejercicio de 1989 los gastos por «Servicios exteriores» fueron muy elevados ya que al compararlos con los del año 1991 se observa que los de este último año experimentaron una disminución del 48,6%, cuando el número de Despachos en ambos años era muy similar. Por otro lado, los gastos del ejercicio de 1990 descendieron un 61,2% con respecto a los del ejercicio de 1989 si la comparación se efectúa, una vez realizado en el año 1990 el ajuste de menos gastos por 98,7 millones en ejecución del laudo arbitral de Arthur Andersen; en otro caso, el descenso sería del 52,2%.

Si se comparan los ejercicios de 1990 y 1991, antes de efectuar el ajuste anteriormente citado, se observa un comportamiento similar de los gastos de «Servicios exteriores»; sólo se incrementaron en 1991 un 7,6%.

Durante 1992 la Sociedad cedió a instancia de RENFE la mayoría de los Despachos y el gasto descendió de forma muy significativa, sin que resulte útil en este ejercicio la comparación.

Si el análisis se efectúa sobre la subcuenta de «Acarreos» dentro de «Servicios exteriores», que representa el 73% del total de la cuenta, y que es la que recoge los gastos deri-

vados de la vinculación con los acarreadistas, el resultado es similar al descrito anteriormente.

En 1988, los gastos ya fueron muy importantes y alcanzaron el 71,4% del total de la subcuenta en 1991.

En 1989 se elevaron considerablemente; el descenso en 1991 con respecto a 1989 fue del 59,5% y en 1990 con respecto a 1989 del 62% (antes del ajuste del laudo arbitral). Los gastos en 1990 y 1991 fueron similares, incrementándose en este último sólo en un 6,6% (antes del ajuste).

En consecuencia, se observa en los gastos de «Servicios exteriores» y, dentro de éstos, en los gastos de «Acarreos» la siguiente evolución: gastos elevados durante 1988 y 1989 en comparación con los ejercicios de 1990 y 1991, a pesar de que en 1988 resulta más difícil su apreciación por el funcionamiento gradual de la Sociedad en dicho año; comportamiento similar de los gastos durante 1990 y 1991; y descenso en 1992 y 1993 por la cesión de los Despachos a otros concesionarios, en virtud de las decisiones tomadas por RENFE, hasta llegar a la paralización de la actividad de DATSA.

A continuación se expone en millones de pesetas la evolución de dichos gastos:

	Servicios exteriores						Millones de pesetas
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	Total
Total de la Cuenta	353,0	1.096,8	425,6	564,1	305,6	71,3	2.816,4
Total de la Subcuenta de Acarreos	261,3	904,3	244,6	365,9	237,1	42,1	2.055,3

III.6.2.2. Facturaciones de los acarreadistas

GRUTGES, S. A. era el acarreadista de las zonas de Madrid-Abroñigal, Tolosa y Galicia y durante 1988, además de las zonas anteriores (excepto El Ferrol y La Coruña), también de la zona de Cataluña, y hasta el 1 de junio de 1989 de la zona valenciana. HOLDING BRM fue el acarreadista de la zona catalana a partir del 1 de enero de 1989 y SUA, S. A. de la zona valenciana a partir de la firma del contrato, el 1 de junio de 1989. Con GRUTGES, S. A. se mantuvo igualmente relación para el Despacho de Noaín, sin contrato escrito, pero este Centro tuvo poca importancia en relación a los demás y sólo funcionó con DATSA desde el 1 de febrero al 1 de octubre de 1989.

A partir del mes de agosto de 1990 no existen facturas imputadas a la contabilidad relativas a los Despachos donde funcionaban dichos acarreadistas. DATSA mantuvo relación a partir de esa fecha con otros acarreadistas que, según las manifestaciones verbales del Director Administrativo de la Sociedad, eran los mismos que habían subcontratado anteriormente con GRUTGES, S. A., HOLDING BRM y SUA, S. A. Sin embargo, no consta ningún contrato suscrito. El resultado de estas nuevas relaciones fue un menor gasto en los servicios de acarreos, tal como se observa al comprobar las imputaciones de los años 1989 y 1991 por Despachos, ya que en 1991 con respecto a 1989 tuvo lugar un descenso del 76,5% en la zona de Barcelona, del 79,8% en la zona de Valencia, del 61,5% en Tolosa y del 53% en Madrid-Abroñigal.

El sistema de facturación que utilizaron los nuevos acarreadistas era similar al usado por sus antecesores, es decir, por servicios teóricos, aunque el gasto fue sensiblemente menor.

Los acarreos de los Despachos de Extremadura, Zaragoza y Sevilla siempre fueron contratados con otros acarreadistas diferentes a GRUTGES, S. A., HOLDING BRM y SUA, S. A.

No existen garantías de los servicios prestados por estos tres acarreadistas durante el período en que estuvieron relacionados con DATSA, ya que no se han encontrado albaranes que los justificaran. DATSA tampoco los exigía, tal como se desprende del contenido del laudo arbitral, aunque en un momento determinado se negó a pagar diversas facturas al dudar de la veracidad y exactitud de las mismas. Estos aspectos de las facturas se citan en la carta emitida por el Presidente de RENFE el día 4 de julio de 1990 y dirigida al Consejero-Delegado de GRUTGES, S. A. y, al mismo tiempo, Administrador de HOLDING BRM.

Se observaron, igualmente, facturaciones por determinados gastos no previstos en los contratos, especialmente en la zona de Barcelona, desconociéndose la existencia de documentos o acuerdos complementarios que no constan, a pesar de las manifestaciones verbales del Director Administrativo de DATSA en este sentido.

DATSA no asumió gastos de los períodos anteriores a las firmas de las Actas de entrega a ella de los Despachos, ni posteriores a las de entrega de los mismos a los concesionarios posteriores, a excepción de los 54,8 millones anteriores al mes de septiembre de 1988 del Despacho de Barcelona que se había imputado a la contabilidad de la Sociedad.

El porcentaje facturado por GRUTGES, S. A., HOLDING BRM y SUA, S. A. sobre el total contabilizado en la subcuenta de «Acarreos» en los años 1988, 1989 y 1990 en su conjunto fue, aproximadamente, del orden del 80%.

III.6.2.3. Volumen de gestión

Respecto al análisis del volumen de la gestión desarrollada por DATSA no se dispone de documentación suficiente, no obstante haberse solicitado. En los Informes de gestión de DATSA de los años 1990 y 1991 existen algunos datos pero no se disponen de los del año 1989, que fue el ejercicio en el que los gastos se elevaron de forma importante.

En RENFE existen durante esos tres años unos ingresos estables por transportes de mercancías, aunque en

Toneladas transportadas al detalle y paque-exprés desciende el volumen en un 17,7% desde 1989 a 1991 y en Toneladas/Kms. un 20,3%. En los contenedores el descenso es del 7,1% en Toneladas y en un 5% en Toneladas/Kms.

Estos descensos en volúmenes de ser aplicables de forma proporcional a los Despachos concedidos a DATSA, serían en todo caso insuficientes para justificar el descenso importante en los gastos de «Servicios exteriores» y de «Acarreos» comentados anteriormente.

DATOS DE "RENFE"

	TONELADAS TRANSPORTADAS (en miles)			TONELADAS KILOMETRO (en millones)			INGRESOS NETOS (en millones)		
	1989	1990	1991	1989	1990	1991	1989	1990	1991
Cargas Fraccionadas (sólo Detalle y Paquete-Exprés)	360	330,5	296	206	186	164	5.475	5.559	5.333
Cargas Completas (sólo Contenedores)	4.074	3.865,0	3.783	2.523	2.473	2.395	8.485	8.303	8.690

III.6.2.4. Gastos diversos

DATSA pagó con cargo a la cuenta «Gastos diversos» (en el nuevo Plan forma parte de «Servicios exteriores») un importe de 1,2 millones del anterior concesionario de Barcelona, del que RENFE abonó posteriormente 0,7 millones. La diferencia por 0,5 millones se llevó a Explotación a través de la cuenta citada y no a la cuenta de «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores».

El total gastado en esta cuenta se ha incluido en la cuenta de «Servicios exteriores».

III.6.3. Otros gastos

Se consideran en el Anexo II los gastos ocasionados por «Amortizaciones», «Variaciones en las provisiones de tráfico» y «Tributos» por un importe total en el período 1988-1993 de 45,8 millones.

III.7. ANALISIS DE INGRESOS

Se han propuesto algunos ajustes para delimitar los ingresos correspondientes al período anterior a las Actas de entrega a DATSA. Respecto a los abonos a «Excesos de provisiones para riesgos y gastos» cuyo origen eran asientos imputados a «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores», se incorporan en el Anexo II.B. con el mismo fin anterior, pero de acuerdo con el nuevo Plan los asientos efectuados han sido correctos.

III.7.1. Ingresos por facturaciones a «RENFE»

Las cifras de la contabilidad informatizada coincide con los datos del Libro de Inventarios y Balances, y de las Memorias, salvo la imputación en la Memoria de 1988 de 18,3 millones como facturación a RENFE cuando era una facturación a terceros.

El total facturado en el período 1988-1993 fue de 5.719,8 millones, según la siguiente evolución:

Ingresos por facturación a "RENFE"						(En millones de pesetas)
1988	1989	1990	1991	1992	1993	Total
702,6	2.101,61	61.153,5	1.237	476,4	48,7	5.719,8

Los criterios de facturación fueron por tarifas o escandallo y en algunos casos por tarifas y escandallo, según los Centros, ya que no se firmaron todos los Acuerdos específicos por Centros que se habían previsto en el Acuerdo Marco. En cualquier caso, cualquiera que fuera el sistema utilizado, al final del ejercicio se producía una facturación complementaria por actualización de tarifas, que RENFE aceptaba y que tenía como objetivo equilibrar los resultados de DATSA. Por lo tanto, la evolución de los ingresos de DATSA tuvo una evolución similar a la de los gastos, sin que resulte relevante un análisis más detenido de los ingresos.

Las actualizaciones de las tarifas fueron distribuidas por Centros en los años 1989 y 1990, pero no tenían por objeto

cubrir el déficit de cada Centro sino que cubrían el déficit general de la Sociedad, ya que existían unos gastos de los Servicios Centrales que no se facturaban a RENFE. En el

año 1988 la actualización de tarifas se imputó en su totalidad al Centro de Madrid-Abroñigal.

A continuación se reseñan tales actualizaciones de tarifas:

ACTUALIZACIONES DE TARIFAS

(En millones de pesetas)

CENTRO	AÑO 1988	AÑO 1989	AÑO 1990	TOTAL
MADRID-ABROÑIGAL	174,3	287,3	114,9	576,5
VALENCIA		116,4	40,6	157,0
ORENSE		24,5		24,5
VIGO		36,7		36,7
LA CORUÑA		32,8		32,8
EL FERROL		19,5		19,5
BARCELONA		457,5	223,8	681,3
TOLOSA		35,6		35,6
ZARAGOZA		9,6	9,9	19,5
NOAIN		11,1		11,1
TOTAL	174,3	1.031,0	389,2	1.594,5

En el ejercicio de 1991 existió un contrato entre RENFE y DATSA, del cual sólo se dispone de una copia sin firmas, por el que la Unidad de Negocio de Mercancías Cargas Fraccionadas se comprometía a pagar los precios globales fijados en dicho contrato por los servicios prestados por DATSA en la modalidad de transporte de cargas fraccionadas. Dicho contrato incluía una distribución por Despachos, además de los Servicios Centrales de DATSA.

Establecía en su clausulado la incorporación del Acuerdo Marco al propio contrato, pero, en cierto modo, este último difería del Acuerdo Marco en cuanto no atendía para nada al escándalo de costes más el 15% de beneficio, que era el sistema de facturación previsto para los supuestos de no concurrencia y, en cambio, instauraba una facturación por precio alzado. Aunque en realidad esta facturación se acordaba con el objetivo de equilibrar los gastos de explotación.

Los precios de este contrato no regían para las facturaciones por rutas de correos de Valencia y Barcelona, para cargas completas del Centro de Casa Antúnez y para el transporte de contenedores de Madrid-Abroñigal, que seguían aplicando tarifas, y tampoco para el transporte de contenedores de Extremadura que aplicaba escándalo.

En el ejercicio de 1992 se repiten los mismos sistemas de facturación que en 1991, y en el ejercicio de 1993 ya no se producen facturaciones a RENFE salvo para el transporte de material siderúrgico de Casa Antúnez, contenedores de Madrid-Abroñigal y Extremadura y rutas de correos de Valencia. En dicho año la Sociedad deja de tener actividad.

Se adjunta el Anexo I con los sistemas de facturación utilizados en los Despachos en el período 1988-1993.

DATSA facturó a RENFE 64,2 millones del Despacho de Barcelona por acarreos que correspondía al período anterior al Acta de entrega a DATSA. En consecuencia, la cifra de ingresos por facturación a RENFE debiera disminuir a 5.655,6 millones de pesetas.

III.7.2. Ingresos por facturaciones a terceros, excesos de provisiones y otros ingresos

Los ingresos de facturación de DATSA a terceros ascendieron sólo a 475,5 millones en el período 1988-1993, lo que representó el 8,3% del total contabilizado por DATSA por facturación a RENFE. Las facturas seleccionadas para su comprobación carecían, en general, de la información adecuada sobre las mercancías transportadas y las relaciones anexas a las mismas, que se citaban, no se hallaron. Algunas de las que se obtuvo información estaban referidas al transporte de productos químicos. No consta que este tipo de transporte se hubiese producido, especialmente, en la relación de DATSA con RENFE, a efectos de comparar los precios y criterios de facturación.

El sistema de facturación utilizado en estas últimas facturas fue el de Pesetas-Tonelada.

En el año 1993 se abonaron 127,7 millones de pesetas como «Excesos de provisiones para riesgos y gastos» y procedían de la cancelación de las provisiones de Seguridad Social de antiguos concesionarios por 78,9 millones, por prescripción; de la cancelación por 4,9 millones del «pase a contratas» por excesos en su dotación; y de la cancelación por 43,9 millones por sentencias favorables a DATSA en litigios y excesos de dotación.

Los ingresos accesorios del período 1988-1993 fueron 32,9 millones.

III.8. RESULTADOS

III.8.1. Resultados de los ejercicios fiscalizados

Como puede comprobarse en el Anexo II, DATSA obtuvo en el período 1988-1993 un resultado positivo de 190,7 millones de pesetas. De la información que se dispone del

Balances de Sumas y Saldos al 31 de diciembre de 1994, en este último ejercicio existió una pérdida de 5,3 millones, por lo que al 31 de diciembre de 1994 los resultados del período 1988-1994 ascendieron a 185,4 millones de pesetas.

Si se considera que EQUIDESSA ha asumido el compromiso de pago de 54 millones por posibles reclamaciones de terceros de provisiones dotadas para responsabilidades y gastos, la aplicación de esta provisión a «Excesos de provisiones» implicaría un mayor beneficio de 54 millones.

Los datos recogidos en el Cuadro elaborado a partir de los existentes en el Mayor tienen una diferencia de 1,7 millones con respecto a los señalados en las Memorias, todos ellos de «Servicios exteriores», correspondientes a los ejercicios de 1988, 1991 y 1992 por 0,9, 0,3 y 0,5 millones de pesetas, respectivamente, que en el Mayor se consideran como menos gastos de los señalados en las Memorias. Otras dos diferencias de los años 1988 y 1990 se compensan entre sí; el Mayor registra 18,3 millones menos por «Ingresos por facturación a RENFE» y 18,3 millones más en «Ingresos por facturación a terceros» en 1988 y 1,8 millones menos en «Servicios Exteriores» y 1,8 millones más en «Resultados Extraordinarios» en 1990.

Los resultados positivos obtenidos durante 1988, 1989 y 1990 sólo fueron de 2 millones en el conjunto de los 3 años en virtud de que RENFE equilibraba todos los posibles resultados negativos a través de su facturación periódica y posterior actualización de tarifas. En 1991, la existencia de un nuevo contrato sobre cargas fraccionadas y el impulso de la actividad de transporte de cargas completas por contenedores hicieron que la Sociedad obtuviera 66,7 millones de pesetas de resultados. Según los datos de los Informes de gestión de 1990 y 1991, mientras que el volumen de transportes de cargas fraccionadas disminuyó en paque-exprés o se estabilizó en paquetería al detalle (TIDE), el volumen de contenedores transportados se incrementó en un 39,8%; la actividad de cargas completas tuvo su principal efecto en los centros de Madrid-Abrónigal, Extremadura y Casa Antúnez.

En 1992 la actividad de la Sociedad decayó de forma importante y los beneficios procedían de los resultados financieros obtenidos por los saldos de tesorería depositados en Bancos e Instituciones de Crédito, que tuvieron un incre-

mento significativo a partir del año 1991 como consecuencia de los pagos efectuados por RENFE que disminuyeron notablemente la cuenta de «Deudores».

En 1993 los resultados positivos procedieron de los resultados financieros y de los de explotación por cancelación de provisiones para riesgos y gastos.

Las pérdidas de 1994 proceden básicamente de los resultados extraordinarios por 4 millones que figuran imputados a la cuenta de «Pérdidas y ganancias, ejercicios anteriores», de Madrid, Sede Central. Corresponden, principalmente, a sanciones impuestas a la Sociedad y a tributos de ejercicios anteriores.

Se incorpora como Anexo II la evolución de los resultados en el período objeto de fiscalización en unión de los ajustes propuestos en el Informe.

III.8.1.1. Resultados financieros

Si bien los resultados financieros fueron 81,5 millones de pesetas hasta el ejercicio de 1993 y 82,5 millones hasta el ejercicio de 1994 hay que hacer constar que, debido a la actitud del primer Presidente de DATSA, se originaron gastos por intereses de demora por impagos de cuotas de bienes en régimen de leasing a LICO, Central de Leasing por 5 millones.

Igualmente se pagaron 0,6 millones por intereses de demora en los impagos de cuotas del préstamo de la Caja de Madrid subrogado de TRANSMERE, también debido a la postura adoptada por el primer Presidente de DATSA.

Por último 7,3 millones de gastos financieros procedían de los intereses ordinarios devengados del préstamo anterior.

En resumen, que se imputaron a gastos financieros 12,9 millones que de otra manera hubiesen incrementado los resultados financieros.

III.8.1.2. Resultados extraordinarios

Los resultados extraordinarios obtenidos por la Sociedad desde el año 1988 a 1993 fueron 230,2 millones de pérdidas, de acuerdo con el siguiente desglose:

RESULTADOS EXTRAORDINARIOS

(En millones de pesetas)

1988	1989	1990	1991	1992	1993	<u>SUBTOTAL</u>	1994	<u>TOTAL</u>
	(234.0)	(13.3)				(247.3)		(247.3)

CTA. 821 A. PLAN
RESULTADOS EX-
TRAORDINARIOS
EJERCICIOS ANTE-
RIORES

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	<u>SUBTOTAL</u>	1994	<u>TOTAL</u>
CTA. 820 A. PLAN Y CTAS. 67 / 77 NUEVO PLAN 91/94 RESULTADOS EX- TRAORDINARIOS		(1,1)	0,2	2	17,9	(1,9)	17,1	(4)	13,1
TOTAL		(235,1)	(13,1)	2	17,9	(1,9)	(230,2)	(4)	(234,2)

Cuenta 821 del año 1989

El desglose de la cuenta 821 de 1989 fue el siguiente:

RESULTADOS EXTRAORDINARIOS EJERCICIOS ANTERIORES

(En millones de pesetas)

Patrimonio negativo de TRANSMERE	(69,9)
Seguridad Social asumida de antiguos concesionarios excluido TRANSMERE	(77,0)
Anulación de facturas emitidas por DATSA en 1988 y no aceptadas por RENFE	(28,9)
Anulación de factura de 1988 correspondiente a EQUIDESSA	(1,9)
Provisión por pase al Convenio de Contratos Ferroviarios de trabajadores de DATSA	(36,2)
Pagos extras y prima variable de 1988	(14,0)
Complemento salarial personal de RENFE de 1988	(3,7)
Acta de la Inspección Provincial	(2,2)
Otros	(0,2)
TOTAL	(234,0)

— En el patrimonio negativo de TRANSMERE tuvieron lugar posteriormente unas deducciones por ajustes y duplicidades en certificaciones de la Tesorería General de la Seguridad Social, por 14,8 millones de pesetas. Por otro lado, la deuda de TRANSMERE por impagados a RENFE, por 5,9 millones, la asumió RENFE y no DATSA ya que ésta efectuó en su contabilidad un abono a «Sueldos y salarios» en 1993 por dicho importe.

Durante 1992 y 1993 DATSA enajenó los bienes subrogados de TRANSMERE a los concesionarios posteriores. De la información disponible se ha podido comprobar que DATSA obtuvo un beneficio de 13,8 millones, sólo de la venta efectuada de estos bienes subrogados, por lo que en cierto modo el quebranto existente en la cuenta denominada de fusión quedaría disminuido en dicha cantidad, aunque la gestión la efectuara posteriormente DATSA. No se han podido encontrar antecedentes sobre la posible enajenación de 7 equipos hidráulicos del contrato n.º 29365 con LICO-Central de Leasing ni de las 2 carretillas del contrato n.º L-011-06134 con UNILEASING.

En conclusión, el patrimonio negativo de TRANSMERE sería de 35,4 millones de pesetas, sin perjuicio de la carga indirecta de 7,3 millones por intereses devengados del préstamo subrogado e imputados a resultados financieros.

— Los gastos por cuotas de la Seguridad Social de antiguos concesionarios fueron anulados mediante cancelación de provisiones con abono a «Excesos de provisiones». Sólo se efectuaron pagos de TRANSMERE (incluidos en su Patrimonio negativo) y un pago de 0,4 millones del anterior concesionario de Barcelona.

— Con respecto a gastos de otros concesionarios no computados en «Resultados extraordinarios, ejercicios anteriores» habría que considerar los 11 millones de indemnizaciones del Despacho de Granada, los 0,5 millones de «Gastos diversos» del Despacho de Barcelona y los 54,8 millones por «Servicios exteriores» de este último Despacho, disminuido en los 64,2 millones de ingresos facturados a RENFE, tampoco imputados, del Centro de Barcelona. A estas cantidades habría que sumar por último los 3 millones, correctamente imputados en esta cuenta, relativos a la paga extraordinaria de verano de 1988 de tres Despachos (Barcelona, Tolosa y Vigo), que resulta conveniente incorporarlos a este guión. En resumen 5,1 millones de pesetas.

— Las anulaciones de facturas corresponden a las emitidas por los Centros de Barcelona, Orense y Vigo por 9,7,

9,7 y 9,5 millones de pesetas no aceptadas por RENFE y a una correspondiente a EQUIDESSA por 1,9 millones. El justificante de la factura de Barcelona no fue hallado. El total de anulaciones fue de 30,8 millones de pesetas.

— La provisión por pase al Convenio de Contratas Ferroviarias se concretó finalmente en unos pagos por 39,8 millones de pesetas.

— Las pagas extras y prima variable de 1988 quedarían en 11 millones al considerar 3 millones de aplicación a las anteriores concesiones; 8,9 millones eran por pagas extras del ejercicio anterior y 2,1 millones por prima variable. Sobre esta última no se dispone de normativa o documentación interna que la regule.

— No se ha encontrado el justificante del complemento salarial del personal de RENFE por 3,7 millones.

— El Acta de la Inspección Provincial de Trabajo causó un gasto por sanción de 2,2 millones de pesetas por exceso de horas extraordinarias.

Cuenta 821 del año 1990

En el año 1990 el único apunte existente es un resultado negativo de 13,3 millones de pesetas, correspondientes al cálculo del 10% de intereses de demora sobre las cuotas del I.V.A. presentadas en la Hacienda Pública fuera de plazo, por facturas de los años 1988 y 1989 de actualizaciones de tarifas. En el análisis efectuado en la cuenta de pasivo 142 «Provisiones para responsabilidades», hasta 1993 y 1994 aparece una cancelación relativa a la anotación de 1988 por 2,1 millones, por prescripción, abonada a la cuenta de «Excesos de provisiones para riesgos y gastos».

Cuenta 820 del anterior Plan y Cuentas 67 y 77 del nuevo Plan

En cuanto a las anotaciones por enajenaciones del inmovilizado hay que considerar que, de los 17,1 millones de pesetas de beneficios, se ha constatado que 13,8 millones corresponden a los bienes subrogados de TRANSMERE, por lo que los beneficios de la enajenación de bienes propios de DATSA serían de unos 3,3 millones de pesetas.

En resumen:

RESULTADOS EXTRAORDINARIOS AJUSTADOS

(En millones de pesetas)

Patrimonio negativo de TRANSMERE	(35,4)
Gastos de Seguridad Social, antiguos concesionarios	(0,4)
Otros gastos antiguos concesionarios	(5,1)
Anulaciones de facturas	(30,8)
Pase al Convenio de Contratas Ferroviarias	(39,8)
Pagos extras a cargo de DATSA, prima variable y complemento salarial personal de RENFE	(14,7)
Acta de la Inspección de Trabajo	(2,2)
Otros gastos	(0,2)
Gastos de intereses de demora en impuestos indirectos	(11,2)
Beneficios en la enajenación de bienes no subrogados	3,3
TOTAL	(136,5)

En 1994 se incrementaron con 4 millones de pesetas de pérdidas, lo que daría como resultado 140,5 millones de pesetas de pérdidas extraordinarias en el período 1988-1994.

III.9. BALANCES DE SITUACION EN LOS EJERCICIOS DE 1993 Y 1994

En el Anexo III se detallan las cifras de los Balances de Situación al 31 de diciembre de 1993 y de 1994. En el ejercicio de 1993 se obtuvieron 96,1 millones de pesetas de beneficios mientras que en 1994, 5,3 millones de pérdidas. El inmovilizado disminuye de un ejercicio a otro 9,8 millones por enajenación, mientras que el Activo circulante disminuye 41,1 millones, fundamentalmente, por cobros de RENFE y deducción del I.V.A. soportado en la liquidación de dicho impuesto. En cuanto al Pasivo exigible, disminuye 45,6 millones por los pagos efectuados a RENFE y a otros acreedores; a la Hacienda Pública por la retención del 25% del Impuesto de Sociedades en la devolución de reservas voluntarias a los accionistas; y por la aplicación de provisiones para riesgos y gastos.

Con motivo de la enajenación de acciones a RENFE el día 21 de abril de 1994, por 160,2 millones, EQUIDESDA asumió el compromiso de posibles reclamaciones de terceros hasta 54 millones (básicamente, cuotas de la Seguridad Social y retenciones del I.R.P.F. no aplicadas). Por lo tanto y

dado que EQUIDESDA dotó una provisión por dicho importe, procedería cancelar la provisión en el Balance de DATSA. En ese caso los Fondos propios al 31 de diciembre de 1994 serían 156,8 millones de pesetas, cantidad cercana a la pagada por RENFE a EQUIDESDA.

Hay que tener en cuenta además que en este Balance existe un saldo deudor de RENFE por 124,6 millones; por lo que, en caso de no cobrarse, los «Fondos propios» quedarían, finalmente, en 32,2 millones, una vez cancelada la provisión.

Tampoco se han incluido en los Balances de Situación los 6 millones de pesetas derivados de las relaciones entre sociedades del Grupo comentadas en el epígrafe III.6.

III.10. RELACIONES DE «DATSA» CON «EQUIDESDA»

DATSA recibió los Despachos de El Ferrol, La Coruña y Extremadura de EQUIDESDA con efectos de 1 de enero de 1989, sin ninguna incidencia destacable.

Durante su actividad DATSA no mantuvo prácticamente transacciones comerciales con EQUIDESDA. Sólo consta un gasto de 9,5 millones en el año 1993 por servicios profesionales y una venta de servicios por 0,2 millones en el año 1992. El gasto de 9,5 millones es la facturación que EQUIDESDA realizó a DATSA por los servicios prestados de apoyo administrativo, al no contar ésta con ningún personal en nómina.

EQUIDESDA siempre estuvo representada en el Consejo de Administración en la etapa del primer Presidente de DATSA, ocupando un puesto de Consejero. Posteriormente, cuando cesó el segundo Presidente y se nombró un Administrador Unico, dicho puesto lo ocupó el Presidente de EQUIDESDA, el cual continúa en sus funciones no obstante haberse enajenado las acciones a RENFE.

III.11. CONCLUSIONES

Del contenido de este Informe se derivan las siguientes conclusiones:

Primera

— La fiscalización realizada en la Sociedad estatal «Distribución, Almacenaje y Transporte Cargo Exprés, S. A.» (DATSA) presenta una importante limitación al alcance, motivada por la falta de documentación, lo cual no obsta a poder efectuar algunas consideraciones sobre dicha Sociedad.

Segunda

— La deficiente gestión desarrollada por el primer Presidente de la Sociedad fue censurada en la Junta General Extraordinaria celebrada el día 29 de noviembre de 1989; sin embargo, no consta que se le exigiera ninguna responsabilidad por su gestión.

— Durante los años 1988 y 1989 los gastos por «Servicios exteriores» fueron muy elevados con respecto a los años posteriores; estos gastos se produjeron, fundamentalmente, por los servicios de acarreo contratados con las Empresas GRUTGES, S.A, HOLDING BRM y SUA, S. A.

— Los gastos por acarreo disminuyeron en un 59,5% en el ejercicio de 1991 con respecto al de 1989, cuando en ambos años DATSA dispuso de un número de Despachos muy similar. En el año 1989 intervinieron las tres Empresas citadas y en el año 1991 otros acarreistas. Durante el período 1989-1991 los ingresos de RENFE por el transporte de mercancías estuvieron estabilizados y los descensos en volúmenes fueron sólo del 17,7% en Toneladas transportadas al detalle y Paque-Exprés y del 7,1% en Toneladas de contenedores.

— Los contratos de acarreo suscritos con las tres Empresas citadas anteriormente eran muy gravosos para DATSA y, aunque se rescindieron en virtud de un laudo arbitral, la Sociedad tuvo que pagar determinadas facturas sobre servicios que no le constaban o existían dudas sobre su realización. El importe total que DATSA debió abonar en virtud del laudo ascendió a 232,3 millones de pesetas más el IVA correspondiente.

— DATSA nunca exigió durante el período correspondiente al primer Presidente de la Sociedad los albaranes justificativos de la realización de los servicios.

— Existían facturaciones de conceptos no previstos en los contratos, aplicaciones erróneas de las tarifas, falta de deducción de servicios prestados con personal propio de DATSA, etc., aparte de que la facturación por mercancías generales se realizaba por tarifa/día y no por tarifa/hora, como se había contratado.

Tercera

— De forma directa o indirecta, la subrogación en los Despachos de los antiguos concesionarios, indemnizaciones del personal despedido, absorción al Convenio de Contratas Ferroviarias y otros gastos derivados originó un gasto total a cargo de DATSA de 308,7 millones, mientras que a RENFE le supuso un gasto directo de 20 millones de pesetas.

Cuarta

— RENFE tenía obligación de ejercer el control de gestión de DATSA a través de la Dirección de Planificación y Control de Gestión, y con posterioridad a través de la Dirección General Adjunta del Grupo empresarial, cuyo representante asistía a las reuniones del Consejo de Administración de DATSA desde el 24 de julio de 1989, aparte de que tenía, según el Acuerdo Marco, que verificar los contratos suscritos por DATSA con los acarreistas; sin embargo, no consta que se tomara ninguna medida hasta el 29 de noviembre de 1989.

Quinta

— La desigual evolución de los gastos no afectaba a la cuenta de resultados, en la medida que RENFE cubría todas las posibles pérdidas a través de actualizaciones de las tarifas de las facturaciones a RENFE por servicios prestados en el transporte de mercancías, a final de cada ejercicio desde 1988 a 1990. Las previsiones del Acuerdo Marco sobre sistemas de facturación no se cumplieron porque no se firmaron todos los Acuerdos específicos por Despachos previstos en dicho Acuerdo Marco. En el año 1991 se celebró un nuevo acuerdo entre RENFE y DATSA que tenía por objeto satisfacer los servicios prestados por esta última, a través de cantidades alzadas por Despacho en el transporte de cargas fraccionadas; este sistema dejó fuera del mismo al transporte de cargas completas por contenedores, lo cual permitió a DATSA obtener algún beneficio.

ANEXO I

SISTEMAS DE FACTURACION EN LOS DISTINTOS CENTROS DE EXPLOTACION

CENTRO	AÑO 88		AÑO 89		AÑO 90		AÑO 91			AÑO 92			AÑO 93	
	Tarifa	Escandallo	Tarifa	Escandallo	Tarifa	Escandallo	Tarifa	Escandallo	S/Contrato	Tarifa	Escandallo	S/Contrato	Tarifa	Escandallo
Tolosa	X		X	X		X			X			X		
Vigo		X		X		X								
Barcelona	X	X (1)	X	(2)	X		X		X	X		X		
Orense	X	X		X		X								
Valencia	X		X	X (3)	X				X	X		X	X	
Abroñigal	X		X		X		X		X	X			X	
Granada	X		X	X										
Ferrol			X		X									
La Coruña			X		X									
Noaín			X	X										
Extremadura				X		X		X	X		X	X		X
Zaragoza				X		X			X			X		
Sevilla									X			X		
Casa Antúnez							X			X			X	
O. Varias							X		X			X		

(1) Sólo para los Centros de Sabadell y Tarrasa.

(2) En este ejercicio no hay ninguna factura de las seleccionadas de Sabadell o Tarrasa.

(3) Sólo para el Centro de Onteniente.

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DESDE 1988 A 1994 (En millones de pesetas)

C U E N T A S	1988	1989	1990	1991	1992	1993	SUBTOTAL	1994	TOTAL
Ingresos por facturaciones a RENFE	702,8	2.101,8	1.153,5	1.237,0	470,4	48,7	5.719,8	---	5.719,8
Ingresos por facturaciones a terceros	42,9	123,1	91,4	135,2	73,6	9,3	475,5	---	475,5
Excesos de provisiones	---	---	0,6	---	0,1	127,7	128,4	---	128,4
Otros ingresos	6,2	10,1	10,1	6,4	0,1	---	32,9	---	32,9
INGRESOS DE EXPLOTACION	751,7	2.234,8	1.255,6	1.378,0	550,2	185,7	6.358,6	---	6.358,6
Gastos de Personal	(394,4)	(892,9)	(787,1)	(752,1)	(275,2)	(47,9)	(3.149,6)	---	(3.149,6)
Gastos de Servicios exteriores y diversos	(353,0)	(1.096,8)	(425,6)	(564,1)	(305,6)	(71,3)	(2.816,4)	(1,8)	(2.818,2)
Otros gastos	(2,2)	(9,1)	(38,0)	(7,2)	14,0	(3,3)	(45,8)	(0,5)	(46,3)
GASTOS DE EXPLOTACION	(749,6)	(1.998,8)	(1.250,7)	(1.323,4)	(566,8)	(122,5)	(6.011,8)	(2,3)	(6.014,1)
EXPLOTACION	2,1	236,0	4,9	55,2	(16,6)	63,2	344,8	(2,3)	342,5
RESULTADOS FINANCIEROS	(1,1)	(0,8)	9,1	12,7	26,8	34,8	81,5	1,0	82,5
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	---	(235,1)	(13,1)	2,0	17,9	(1,9)	(230,2)	(4,0)	(234,2)
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	1,0	0,1	0,9	69,9	28,1	96,1	196,1	(5,3)	190,8
Impuesto sobre Sociedades	---	---	---	(3,2)	(2,2)	---	(5,4)	---	(5,4)
RESULTADOS	1,0	0,1	0,9	66,7	25,9	96,1	190,7	(5,3)	185,4

A N E X O II. B.**CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS
AJUSTADA SEGUN LA DOCUMENTACION DISPONIBLE (En millones de pesetas)**

C U E N T A S	PERIODO 1988/1993	AJUSTES PROPUESTOS	TOTAL AJUSTADO	EJERCICIO 1994	PERIODO 1988/1994
Ingresos por facturaciones a RENFE	5.719,8	(84,2)	5.655,6	---	5.655,6
Ingresos por facturaciones a terceros	475,5	---	475,5	---	475,5
Excesos de provisiones	128,4	(81,0) ¹⁾	47,4	---	47,4
Otros ingresos	32,9	---	32,9	---	32,9
INGRESOS DE EXPLOTACION	6.356,6	(145,2)	6.211,4	---	6.211,4
Gastos de Personal	(3.149,8)	(3,8)	(3.153,4)	---	(3.153,4)
Gastos de Servicios exteriores y diversos	(2.816,4)	55,3	(2.761,1)	(1,8)	(2.762,9)
Otros gastos	(45,8)	---	(45,8)	(0,5)	(46,3)
GASTOS DE EXPLOTACION	(6.011,8)	51,5	(5.960,3)	(2,3)	(5.962,6)
EXPLOTACION	344,8	(93,7)	251,1	(2,3)	248,8
RESULTADOS FINANCIEROS	81,5	---	81,5	1,0	82,5
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	(230,2)	93,7	(136,5)	(4,0)	(140,5)
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	196,1	---	196,1	(5,3)	190,8
Impuesto sobre Sociedades	(5,4)	---	(5,4)	---	(5,4)
RESULTADOS	190,7	---	190,7	(5,3)	185,4

¹⁾ Aunque los asientos realizados de anulación de "Provisiones para responsabilidades" con abono a la cuenta 790 "Excesos de provisiones para riesgos y gastos" son correctos conforme al nuevo Plan, se ajustan en este cuadro 70,0 millones de cuotas de la Seguridad Social y 2,1 millones por prescripción de pagos de intereses de demora con la cuenta de "Resultados extraordinarios", a efectos de delimitar más claramente esta última, ya que el gasto originario por dichos importes en 1989 se imputó a dicha cuenta.

A N E X O III**BALANCES AL 31.12.1993 Y 31.12.1994 (En millones de pesetas)**

ACTIVO			PASIVO		
C U E N T A S	AÑO 1993	AÑO 1994	C U E N T A S	AÑO 1993	AÑO 1994
INMOVILIZADO	11,2	1,4	FONDOS PROPIOS	108,1	102,6
- INMOVILIZADO MATERIAL (Neto)	11,2	1,4	-- CAPITAL	10,0	10,0
			- RESERVAS	2,0	2,0
			- RESULTADOS EJERCICIOS ANTERIORES	96,1	96,1
			- PERDIDAS Y GANANCIAS		(5,3)
			PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	54,9	54,7
ACTIVO CIRCULANTE	197,7	186,6	ACREEDORES A CORTO PLAZO	45,8	0,5
- DEUDORES	181,5	129,2	- ACREEDORES COMERCIALES	22,9	0,4
- Clientes	0,5	0,5	- Empresas del Grupo, acreedores	20,4	
- Empresas del Grupo, deudores	148,0	124,6	- Deudas por compras o prestaciones	2,5	0,4
- Administraciones Públicas	13,0	4,1	- OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	23,0	0,1
- TESORERIA	36,2	27,4	- Administraciones Públicas	22,9	
			- Remuneraciones pendientes	0,1	0,1
TOTAL	208,9	188,0	TOTAL	208,9	188,0

NOTA.- No se ha incluido la incidencia patrimonial de la posible cancelación de las provisiones por 54 millones de pesetas, ni los 6 millones de las relaciones entre Sociedades del Grupo, en virtud de lo comentado en el epígrafe III.6. del Informe.

IV. RELACIONES DE «RENFE» CON «CATER TREN, S. A.»

IV.1. ANTECEDENTES

IV.1.1. Relaciones de «RENFE» con «CATER TREN, S. A.» según el informe de fiscalización de «RENFE», en su ejercicio 1989

Las relaciones de RENFE con Cater Tren, S. A. ya fueron analizadas en el Informe de fiscalización selectiva de RENFE, ejercicio de 1989, realizada por este Tribunal en cumplimiento del acuerdo del Pleno adoptado en su sesión de fecha 3 de enero de 1990.

El mencionado análisis quedó expresado en el citado Informe en los términos que a continuación se reproducen a título de antecedentes de las comprobaciones referidas a las mismas relaciones en los ejercicios posteriores al de 1989.

En el apartado II.3.4.3. Servicios del exterior, con referencia a los «Gastos por tráfico de viajeros» se señala:

Bajo este título RENFE contabiliza la facturación de otras empresas por prestaciones de servicios relacionadas con el tráfico de viajeros (coches cama, literas, restauración en trenes, etc.). En 1989 el coste total por estos conceptos ascendió a 4.842 millones de pesetas, presentando un incremento de 1.088 millones respecto al ejercicio anterior. El citado aumento se localiza fundamentalmente en los gastos de restauración en trenes, que pasan de 223 millones contabilizados en 1988 a 1.086 millones en 1989. Sin embargo, el aumento real de estos gastos es sensiblemente inferior, ya que una gran parte de los mismos se pagaron durante 1988 mediante anticipos a la sociedad adjudicataria en ese ejercicio del servicio de restauración, el Grupo CATER TREN, estando activados en cuentas de anticipos a proveedores, a 31 de diciembre de 1989, 549 millones de pesetas, de los cuales 38 millones se compensarían posteriormente, quedando los 511 millones restantes pendientes de regularizar por no reunir las condiciones que en materia de autorizaciones de gastos tiene establecidas la Entidad.

Para cubrir esta contingencia el Gabinete Contable, al cierre del ejercicio 1989, constituyó una provisión de 431 millones de pesetas con cargo a gastos del ejercicio. La citada provisión se dotó por importe inferior al saldo de anticipos pendientes de regularizar, no incluyendo tampoco la cantidad (305 millones de pesetas) reclamada por CATER TREN, S. A. a RENFE ante la jurisdicción ordinaria en juicio declarativo de mayor cuantía, resuelto por Sentencia del Juzgado de 1.ª Instancia n.º 15 de los de Madrid, de fecha 30 de diciembre de 1993, por la que se condena a RENFE al pago de 299 millones de pesetas.

En el punto h) del apartado III.1.6.5, en el que se expone el análisis de los Anticipos a proveedores, se indica:

Al 31 de diciembre de 1989 figuraban en esta cuenta varias partidas por un importe total de 549 millones de pesetas en concepto de anticipos entregados a distintas sociedades del Grupo CATER TREN, pero a la misma fecha las facturas de dicho Grupo sin conformar superaban en 305 millones de pesetas al referido importe, y por esta diferencia más intereses y costas, con fecha 8 de junio de 1990, el mencionado Grupo interpuso demanda judicial contra RENFE, la

que, a su vez, formuló reconvencción por 216 millones de pesetas con fecha 14 de septiembre de 1990". Por otra parte, al 31 de diciembre de 1989 se hallaba constituida una provisión de 431 millones de pesetas que compensa parcialmente los anticipos mencionados. Las relaciones mantenidas por la Red con CATER TREN en los años 1987 y 1988 presentan aspectos que se estima conveniente señalar a continuación:

En los primeros meses de 1987 se convocó concurso para la adjudicación de los servicios de restauración general en trenes, y el 26 de mayo de dicho año se le comunicó a CATER TREN, S. A., que había sido aceptada su oferta, debiendo comenzar una parte de los servicios el día 31 siguiente, y el resto con fecha 1 de julio. En esta comunicación se señalaba la necesidad de firmar un contrato que regulase los aspectos técnico, económico y jurídico de los servicios adjudicados, para lo que CATER TREN debería establecer contacto con el Servicio Jurídico de Contratación y Compras de la Red. Pero no obstante haber sido redactado dicho contrato, no se procedió a su firma, y con fecha 30 de mayo, a solicitud del concesionario, se aceptó el firmar diversos contratos con una serie de sociedades a promover por CATER TREN para la prestación de los servicios adjudicados en cada uno de los centros regionales o líneas, habiéndose omitido posteriormente la formalidad de firmar dichos contratos.

Por lo expuesto, la regulación jurídica de la concesión quedó fundamentada en las bases del concurso y en la oferta formulada por CATER TREN, en la que, aunque se comprometía a realizar el servicio sin coste para la Red en el primer año, e incluso con pago a ésta de 6 millones de pesetas de cánones en el segundo año de la concesión, formulaba reservas a la obligación establecida en las citadas bases de hacerse cargo del personal del concesionario anterior que venía atendiendo los servicios de restauración (estimaba excesiva la plantilla y muy altas las retribuciones de la misma) y señalaba que dicho concesionario anterior percibía subvenciones anuales de RENFE.

CATER TREN, durante el tiempo que prestó sus servicios, estableció facturas por conceptos e importes de dudosa aceptación para RENFE, por lo cual se acumularon elevados importes de facturas no conformadas, pero que, sin embargo, en gran parte se hallaban satisfechas a través de los anticipos entregados.

Los saldos de anticipos al 31 de diciembre de 1989, anteriormente citados, con posterioridad se aplicaron parcialmente a compensar facturas pendientes, quedando al finalizar el ejercicio 1991 anticipos sin compensar por un total de 511 millones de pesetas. Las facturas que habían dado lugar a la entrega de aquéllos, y que se hallaban sin conformar al final de dicho ejercicio, sumaban 523 millones de pesetas. De este último importe, 101 millones de pesetas se facturaron por inversiones, sin especificación de cuáles hubiesen sido éstas; 259 millones de pesetas por información económica y técnica; 54 millones de pesetas por horas extraordinarias y consumo de hielo; 81 millones de pesetas devengados por los mismos últimos conceptos; etc. Aunque gran parte de estos importes (73% del total) al parecer correspon-

(1) Como se indica en el capítulo II de este Informe, se ha dictado Sentencia en 1.ª Instancia con fecha 30 de diciembre de 1993.

dían a acuerdos de ambas partes, de fechas 1 de abril, 1 de julio y 30 de septiembre de 1988, sólo el segundo acuerdo se ha hallado en escrito debidamente firmado por las partes.

Dichos acuerdos tuvieron como principal finalidad, respectivamente, dar por finalizada la relación el 30 de junio de 1988, establecer una prórroga de dicha relación hasta el 30 de septiembre siguiente y una nueva prórroga de dos meses. En estos acuerdos se aprecia un deseo de terminar unas relaciones conflictivas, posiblemente originadas por la carencia de un contrato inicial que las regulase, unido a la necesidad de mantener un servicio que sólo en la segunda quincena de diciembre de 1988 pudo ser asumido por la filial de RENFE denominada «Servicios Restauración Colectiva, S. A.» (SERCOL, S.A.).

IV.2. AMPLIACION DE LAS REFERENCIAS HECHAS EN EL INFORME ANTERIORMENTE CITADO

La ampliación de lo ya expuesto en el Informe de la fiscalización de RENFE, ejercicio 1989, acerca de las relaciones de esta Entidad con Cater Tren, S. A. y que a continuación se desarrolla, se refiere tanto a tales relaciones en períodos posteriores al 31 de diciembre de 1989, como a detalles referidos a las de fecha anterior, cuya exposición sólo se ha estimado procedente en un análisis destacado de las mismas.

IV.2.1. Acuerdos y otras relaciones contractuales

Al concurso convocado por RENFE en 1987 para la adjudicación del servicio de restauración en los trenes de viajeros fueron invitadas a participar quince empresas, según se afirma en el modelo de escrito mediante el cual, con fecha 16 de marzo de 1987, se realizó dicha invitación acompañando las bases del concurso. No se ha hallado evidencia de que fueran cursados todos los escritos citados.

En dichas bases, entre otros extremos, se establecía la obligación para el adjudicatario de hacerse cargo del personal laboral de la empresa que venía prestando los servicios objeto de la adjudicación. No obstante, a título informativo se solicitaba una relación, por categorías, del personal que, a juicio del adjudicatario, sería estrictamente necesario para desarrollar la prestación por él ofertada.

En las mismas bases, RENFE se comprometía a aportar las instalaciones de hostelería incorporadas en el propio módulo del tren; y reconocía al prestador del servicio el derecho a percibir en su integridad los importes abonados por los clientes, según listas de precios a incorporar a la oferta, en la que también se cifraría la cantidad anual que, si le era posible, abonaría el adjudicatario a RENFE por la concesión, según sus expectativas empresariales. Por otra parte, se establecía la presunción de aceptación por el adjudicatario de las condiciones jurídicas, técnicas y económicas recogidas en las mismas bases.

Con referencia a las bases citadas, en las que se aprecian importantes omisiones, la Asesoría Jurídica de RENFE ha informado a este Tribunal que no intervino en su redacción, pues tanto entonces como en la actualidad sólo verifica aquellas bases o pliegos de procedimientos contractuales que expresamente son sometidos a su consideración por par-

te de los organismos de la Red que tienen capacidad para contratar. La Dirección de Compras Central, por su parte, señala que como consecuencia de las sucesivas reestructuraciones derivadas de los profundos cambios organizativos obrados en RENFE, las personas que intervinieron en las contrataciones de 1987 no sólo no se encuentran en la actual Dirección sino que, por distintos motivos, ni tan siquiera en la propia organización de la Entidad.

De las quince firmas invitadas a participar en el concurso de ofertas, sólo la presentaron Cater Tren, S. A. y la «Compañía Internacional de Coches-Camas», anterior concesionaria.

Cater Tren, S. A., en anexo n.º 1 a su oferta y formando parte de la misma, expone que en la plantilla de personal a absorber, de 658 personas, estimaba un exceso de 144 trabajadores, y asimismo, que los emolumentos que venía percibiendo dicha plantilla excedían en un 40% a los del personal de hostelería del País, en igualdad de condiciones de trabajo y de competencia profesional. También se hacía referencia a recientes comentarios de prensa sobre subvenciones de RENFE al anterior concesionario. No obstante, presentaba ocho ofertas individualizadas, una para cada centro de trabajo, ofreciendo a RENFE un coste cero en el primer año de la concesión e, inclusive, el pago de un canon por tres de dichos centros, en el segundo año, por un importe global de 6 millones de pesetas, pero «supeditando todo ello, es obvio, a una clara comprensión por parte de RENFE, de la equitativa solución de los dos problemas laborales enunciados ...». Como prueba de su experiencia señalaba que ya venía prestando servicios de bar-cafetería y restauración en trenes Talgo Madrid-Zaragoza-Barcelona y Madrid-Zaragoza desde 1981 y 1986, respectivamente.

La «Compañía Internacional de Coches-Camas» presentó una oferta base y dos variaciones de la misma, coincidiendo las tres en señalar un coste cero para RENFE por los servicios en trenes de los centros de Sevilla y Alicante, pero fijando para los seis restantes la necesidad de que la Red aportase, en concepto de complementos de ingresos, en el primer año, y según las tres fórmulas citadas, 676, 651 ó 593 millones de pesetas, respectivamente, mientras que en el segundo año, dichos complementos serían de 702, 676 ó 561 millones de pesetas, también respectivamente. Por otra parte, las tarifas ofertadas de precios a los viajeros eran más reducidas que las ofrecidas por Cater Tren, S. A., en porcentajes de hasta el 41% para determinados menús.

Como ya quedó indicado en el Informe de RENFE, ejercicio 1989, con fecha 26 de mayo de 1987 se le comunicó a Cater Tren, S. A. la adjudicación del servicio de restauración general en los trenes de la Red, el cual debería comenzar a prestarse el día 31 del mismo mes en los trenes dependientes de los centros de Alicante y Valencia y el día 1 de julio siguiente en los trenes dependientes de los restantes centros. La adjudicación del servicio de restauración en trenes Intercity se concedió también a Cater Tren, S. A. con efectos a partir del día 31 de mayo de 1987, mediante carta de igual fecha que la anteriormente citada, en la cual se alude a acuerdos alcanzados en conversaciones previas (este servicio fue adjudicado separadamente por ser a cargo de RENFE y no de los viajeros). En ambos escritos se señalaba al adjudicatario su deber de ponerse en contacto con la «Compañía Internacional de Coches-Camas y de Turismo, S. A.» para efectuar el traspaso de personal, así como con el

Servicio Jurídico de Contratación y Compras de la Red para formalizar los respectivos contratos.

En dos escritos emitidos por «Cater Tren Servicios, S. A.», con fecha 28 de mayo de 1987, pero uno de ellos sellado a su recepción por RENFE el 12 de agosto siguiente, se solicita autorización para ceder la adjudicación obtenida a «Cater Tren Intercitys, S. A.» y a otras siete empresas promovidas especialmente por Cater Tren, S. A. para el desarrollo de estas actividades (una de las siete empresas citadas es «Cater Tren Servicios, S. A.», y las otras seis corresponden a los distintos centros regionales de RENFE).

Con fecha 30 de mayo de 1987, en dos escritos de RENFE, se accede a la solicitud anteriormente citada y se señala que los contratos correspondientes serán otorgados con «Cater Tren Intercitys, S. A.» y las otras seis sociedades a promover según centros regionales de la Red («Cater Tren Intercitys, S. A.» y «Cater Tren Levante, S. A.» se constituyeron el 1 de junio de 1987, y las otras cinco filiales lo hicieron el 23 del mismo mes y año, según se señala en la demanda judicial interpuesta por el Grupo CATER TREN, S. A., a la que más adelante se hará referencia).

Es de señalar la excesiva precipitación con que se iniciaron las relaciones de RENFE con CATER TREN, ya que los servicios de Levante y trenes Intercity se comenzaron a prestar el 31 de mayo por sociedades cuya escritura de constitución es del día siguiente.

No obstante haberse preparado un proyecto de contratos para su firma por RENFE y las distintas filiales de Cater Tren, S. A., aquéllos no llegaron a firmarse a pesar de la petición formulada por dicha adjudicataria en escrito de fecha 23 de junio de 1987, y reconocerse la necesidad de dar cobertura jurídica suficiente a las relaciones de la Red con el Grupo CATER TREN, según se hizo constar en un acta sin firma de la primera reunión de una comisión mixta RENFE-CATER TREN, con fecha 18 de noviembre de 1987.

Especial relieve alcanza la omisión de fijar contractualmente las condiciones de prestación de los servicios de «Cater Tren Intercitys, S. A.», ya que éstos eran de distintas modalidades y no eran por cuenta de los viajeros, sino de RENFE. De similar importancia es la omisión de regular en contrato las condiciones de los servicios a personal de la Red y los prestados en determinadas operaciones, como el tren «Al Andalus», viajes de pensionistas del INSERSO, etc., todos ellos facturables parcial o totalmente a RENFE.

Con posterioridad a hacerse cargo de la concesión el Grupo CATER TREN, con fecha 13 de julio de 1987 se firmó la propuesta formal de adjudicación a Cater Tren, S. A. de la concesión citada. En dicha propuesta se hace una comparación del canon de 6 millones de pesetas ofrecido por Cater Tren, S. A. para el segundo año, con la solicitud de unos complementos de ingresos a cargo de RENFE que proponía la «Compañía Internacional de Coches-Camas» en su oferta. Se alude a unas negociaciones infructuosas encaminadas a repartir la concesión entre las dos empresas ofertantes, pero no se mencionan las objeciones formuladas por Cater Tren, S. A. con respecto al número de personas a incorporar a su plantilla y al nivel salarial de las mismas.

Como se señala en los párrafos del Informe reproducidos en los antecedentes, a falta de contrato o contratos, la regulación jurídica de la concesión quedó fundamentada en las bases del concurso y en la oferta formulada por Cater Tren, S. A., documentos que resultaron ser insuficientes.

bien por carencias o por sus condicionamientos, respectivamente.

Los problemas surgidos entre RENFE y el Grupo CATER TREN, en sus relaciones derivadas de la concesión, originan sucesivos acuerdos de rescisión, de fechas 1 de abril, 1 de julio y 30 de septiembre de 1988, y aunque sólo el segundo citado se halla debidamente firmado por ambas partes, todos ellos dieron lugar a facturas emitidas por CATER TREN, y atendidas por RENFE, aunque ésta contabilizase tales pagos como anticipos a proveedores.

En el primer acuerdo citado, se fijaba el 30 de junio de 1988, a las 24 horas, para el cese del servicio y devolución a RENFE de sus instalaciones, tanto en trenes como en determinadas estaciones, con inclusión de los equipos y elementos adquiridos por cuenta de la Red. Esta se comprometía al pago de 105 millones de pesetas, fraccionado en 3 mensualidades de abril a junio, en concepto de retribución por documentos e información que, referidos a la explotación, facilitaría el Grupo CATER TREN. Asimismo, pero con efectos a partir del 1 de enero de 1988, RENFE se comprometía al pago de 6 millones de pesetas mensuales, por los conceptos de horas extraordinarias devengadas por el personal por la toma y deje de servicio y por retrasos en las circulaciones ferroviarias, así como por el suministro de hielo a los trenes.

En el acuerdo firmado por ambas partes con fecha 1 de julio de 1988, se establecía el 30 de septiembre siguiente como nueva fecha improrrogable para terminar las relaciones contractuales referentes a los servicios de restauración en trenes. RENFE se comprometía al pago de 123 millones de pesetas, que se devengaría por terceras partes con periodicidad mensual, en concepto de servicios de información económica y técnica que prestaría el Grupo CATER TREN.

Fechado el 30 de septiembre de 1988 existe un acuerdo, firmado solamente por el Grupo CATER TREN, por el que se establece nueva prórroga para el cese de los servicios de dicho Grupo, hasta el 30 de noviembre, con un devengo por CATER TREN de 145 millones de pesetas, a facturar por mitad en los dos meses de la prórroga en concepto de información a suministrar, suministro de hielo y horas extraordinarias del personal. Adicionalmente, se establece el pago por RENFE de 21,2 millones de pesetas para compensar al Grupo del mayor coste que ha de suponerle la suscripción del convenio laboral con su personal, que correspondiente al año 1988, tiene aquél pendiente.

RENFE niega la existencia de este último acuerdo, como tal, en su contestación a la demanda judicial planteada por el Grupo CATER TREN, pero como dato objetivo existe la prórroga efectiva de los servicios de dicho Grupo con referencia a una fecha que se había convenido sería improrrogable.

Existen tres escritos dirigidos por el Presidente de Cater Tren, S. A. al de RENFE, de fechas 5, 11 y 13 de diciembre de 1988. En el primero muestra su disposición a aceptar nuevas prórrogas, mediante el aumento a 100 millones de pesetas de los devengos mensuales por información, hielo y horas extra, así como que se le autorice a subir los precios de tarifas a partir del 1 de enero de 1989. En el segundo escrito se hace una exposición de las dificultades y desacuerdos surgidos en el transcurso de las relaciones entre ambas entidades y se reclama la firma por RENFE del acuerdo de 30 de septiembre. Con fecha 13 de diciembre se continúa al

Presidente de RENFE a que esta Entidad efectúe una serie de pagos pendientes antes de las 14 horas del siguiente día 15, o en otro caso, cesarían los servicios del Grupo al finalizar el citado día.

El 15 de diciembre de 1988, Cater Tren, S. A. comunicó a su personal, mediante el tablón de anuncios, así como a los sindicatos «Comisiones Obreras» y «U.G.T.», el cese de los servicios de restauración a las 24 horas del mismo día, señalando que las relaciones laborales futuras dependerían directamente de RENFE.

IV.2.2. Facturaciones de «CATER TREN» e incidencias surgidas en su conformación y pago

En la demanda judicial interpuesta por el Grupo CATER TREN contra RENFE a que más adelante se hará referencia, y ya citada en los párrafos del Informe reproducidos en los antecedentes, se cifra la total facturación emitida por el Grupo, correspondiente a la concesión obtenida en 1987, en 1.109,2 millones de pesetas, y se reconocen unos cobros de 803,9 millones de pesetas, por lo que se fija el principal de la demanda en 305,3 millones de pesetas.

Según la información obtenida en RENFE, la situación global de sus relaciones con el Grupo CATER TREN a noviembre de 1994, expresada en millones de pesetas, era la siguiente:

Los pagos realizados, en su mayor parte lo fueron en concepto de anticipos, dadas las dificultades existentes para la conformación de las facturas del Grupo CATER TREN, ascendiendo aquéllos a 794,3 millones de pesetas, mientras que los pagos en firme de facturas conformadas sólo importaron 32,4 millones. De los citados anticipos, 283 millones de pesetas se han aplicado a cancelar facturas, quedando, por tanto, 511,3 millones de pesetas en la cuenta de «Anticipos a proveedores».

Comparando los importes de las facturas pagadas o compensadas por aplicación de anticipos con la total facturación del Grupo CATER TREN, fijada en su demanda, se obtiene como cifra de facturación pendiente de conformar 793,8 millones de pesetas. Ahora bien, una parte de los pagos en firme y de los anticipos aplicados, por importe de 24,1 y 38 millones de pesetas, respectivamente, no corresponden a facturas de las detalladas en la demanda, por lo que el volumen de éstas pendientes de conformar asciende a 855,9 millones de pesetas.

Las provisiones de 810,1 millones de pesetas, constituidas por RENFE al 30 de noviembre de 1994 para la compensación de los gastos pendientes de imputar relacionados con la demanda del Grupo CATER TREN, cubren exactamente el citado importe de los anticipos pendientes de regularizar, de 511,3 millones de pesetas; más el principal de la sentencia adversa de fecha 30 de diciembre de 1993, fijado en 298,8 millones de pesetas. En el caso de que esta sentencia resultase firme, faltaría provisionar los intereses legales y las costas del procedimiento, expresamente impuestas a RENFE.

Se han revisado facturas del Grupo CATER TREN pendientes de conformar por RENFE que suman 839,9 millones de pesetas y representan el 98,1% del total. (Dicha cifra difiere de la contemplada en el Informe referido al ejercicio

1989, ya que en él la revisión se limitó a las facturas pendientes que habían originado la entrega de anticipos).

Los importes de las facturas de dicha muestra corresponden principalmente a las emitidas por la Sociedad matriz (70,4%) y por las filiales de Madrid Norte (11%) y Madrid Sur (9,7%). Por conceptos, los principales importes corresponden a las facturas cursadas según los tres acuerdos de 1988 anteriormente citados, por información económica y técnica, horas extraordinarias y suministro de hielo, que en conjunto representan el 59,8% de la muestra. Por inversiones, las facturas muestreadas alcanzan el 15,8%, siguiendo en importancia las correspondientes a servicios del INSER-SO (5,7%), compensación por líneas deficitarias (4,1%) y compensación de las diferencias salariales del convenio de 1988 (2,8%).

Por otra parte, de la citada revisión, que se ha referido también a los anticipos pagados y a las facturas compensadas con los mismos, se deducen como principales las siguientes observaciones:

a) En el transcurso de un año, desde finales de 1987 a los últimos meses de 1988, cambió varias veces el directivo de RENFE encargado de promover el pago de los anticipos a CATER TREN, pues según ha informado la Dirección de Tesorería de la Red, en aquellas fechas no existía una norma que regulase la autorización de concesión de anticipos.

b) En gran parte, los anticipos pagados correspondían a facturas concretas, pero algunos se entregaron para compensar facturas pendientes, sin especificar las referencias e importes de las mismas. Entre los primeros figuran los correspondientes a facturas emitidas de conformidad con los acuerdos, no firmados por RENFE, de fechas 1 de abril y 30 de septiembre de 1988, por importes de 161,3 y 81,2 millones de pesetas, respectivamente. (Un devengo de 105 millones de pesetas recogido en el primer acuerdo citado, fue facturado por 108 millones de pesetas, aparte IVA, y satisfecho con los referidos anticipos).

c) La compensación contable de anticipos con facturas conformadas, se hizo sin atender a que dichas facturas fuesen las que habían motivado aquéllos, ni tampoco a que los anticipos y facturas que se compensaban correspondiesen a la misma sociedad del Grupo CATER TREN.

IV.2.3. Demanda judicial interpuesta por el Grupo CATER TREN

Dado que una parte de la facturación emitida por las sociedades del Grupo CATER TREN a cargo de RENFE se hallaba pendiente de pago por esta Entidad, con fecha 8 de junio de 1990, el citado Grupo interpuso demanda judicial en reclamación a RENFE del pago de 305,3 millones de pesetas más intereses legales y costas judiciales.

El 14 de septiembre del mismo año, en representación de RENFE, se presentó demanda reconventional en la que se afirma, contradiciendo la pretensión del Grupo CATER TREN, que la diferencia constituida por la cifra de anticipos abonados por la Red y no aplicados a compensar facturas conformadas, menos la cantidad reclamada por el Grupo, es una deuda de éste frente a RENFE de 206 millones de pesetas, a la cual han de sumarse los importes que por distintos consumos y servicios tenía facturados la Red a cargo de di-

cho Grupo y pendientes de cobro por 10,1 millones de pesetas, en total 216,1 millones de pesetas que, más intereses legales y costas, se reclamaban al Grupo CATER TREN en dicha reconvencción.

Con fecha 1 de octubre de 1990, se formalizó la réplica del Grupo en la que éste se ratificaba en todos los puntos de su anterior demanda.

En sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia número quince de los de Madrid, con fecha 30 de diciembre de 1993, se falló estimando parcialmente la demanda y la reconvencción. Dicho fallo considera firmes los pagos efectuados, cualquiera que fuese su carácter, y condena a RENFE a pagar además a cada una de las sociedades del Grupo CATER TREN la menor de las cantidades entre las reclamadas por aquéllas y las reconocidas en un dictamen pericial, cuya emisión fue acordada por el Juez para mejor proveer. En total, el principal a pagar por RENFE, aparte de intereses legales y costas que expresamente se le imponen, se fija en 298,8 millones de pesetas, siendo de señalar que aunque en los fundamentos de la sentencia se admite el derecho de RENFE a reintegrarse del importe de 10,1 millones de pesetas por facturas impagadas por CATER TREN, y se deduce dicho importe del saldo a favor de Cater Tren, S. A., en el fallo se ha omitido dicha deducción.

El 14 de enero de 1994, RENFE interpuso un recurso de apelación contra la citada sentencia. Al finalizar las actuaciones de este Tribunal, a finales de noviembre de dicho año, se hallaba pendiente el recurso, existiendo en el procedimiento unas diligencias de fecha 2 de noviembre de 1994, por las que se declaran devueltas las actuaciones por el Magistrado Ponente y conclusos los autos, ordenándose citar a las partes.

IV.2.4. Concesión del Servicio de Restauración en Trenes a «Servicios de Restauración Colectiva, S. A.» (SERCOLSA)

«Servicios de Restauración Colectiva, S. A.» (SERCOLSA), se constituyó el 4 de junio de 1984 para la prestación de servicios de restauración colectiva. Su capital al 31 de diciembre de 1988 era de 0,2 millones de pesetas, pero en el ejercicio de 1989 se amplió a 100 millones de pesetas, quedando representado por 100.000 acciones al portador, de 1.000 pesetas nominales cada una, y pertenecientes a partes iguales a «Equipamientos de Espacios y Estaciones, S. A.» (EQUIDESSA) y a «Comercial del Ferrocarril, S. A.» (COMFERSA), cuyas acciones, a su vez, pertenecen a RENFE en su totalidad.

El 28 de diciembre de 1988, SERCOLSA se hizo cargo de los servicios que venía prestando el Grupo CATER TREN, al tiempo que asumió la plantilla de personal adscrito a dichos servicios. Es de señalar que tal plantilla era de 689 trabajadores, superior en 31 personas a la asumida anteriormente por el Grupo CATER TREN, no obstante su alegación de haber un excedente de 144 personas en la misma.

El contrato entre RENFE y SERCOLSA para regular las relaciones recíprocas derivadas de la prestación del servicio de restauración en trenes por parte de la segunda, tiene fecha 20 de abril de 1989, y en él se establece un plazo de vigencia para el mismo de cinco años a partir de su iniciación el 28 de diciembre de 1988, siendo prorrogable por períodos anuales. En la cláusula de condiciones económicas se reco-

noce el carácter deficitario del servicio y RENFE se compromete a cubrir el déficit que se origine, previa auditoría de la contabilidad de SERCOLSA, la cual percibiría en el primer año anticipos mensuales de 60 millones de pesetas a regularizar según los resultados reales del ejercicio. Los servicios prestados a dependencias de RENFE serían objeto de facturación a esta Entidad. Aparte, SERCOLSA percibiría de la Red, como remuneración por su gestión, el 1% de las ventas brutas totales, excluido IVA, de la actividad de restauración ferroviaria.

En años sucesivos, los anticipos habrían de ajustarse a los saldos deudores de la cuenta de resultados de SERCOLSA del ejercicio precedente, por la explotación del servicio contratado, aparte de otros ajustes que se acuerden y del definitivo a realizar a fin de ejercicio.

Aunque no afecte directamente a las relaciones de RENFE y CATER TREN, es obligado señalar lo desacertado del régimen económico convenido con SERCOLSA, al hacer depender los resultados económicos de ésta de su volumen de ventas y no del grado de acierto en su gestión.

Con independencia de lo expuesto, se preveía el que SERCOLSA hubiese de satisfacer obligaciones contraídas por el concesionario anterior frente al personal. RENFE se obligaba a abonar el importe de los pagos de dicha naturaleza que se hubiesen efectuado en virtud de sentencia judicial o resolución administrativa, previa justificación de que se hubiese decretado la ejecución de aquéllas. SERCOLSA, por su parte, se obligaba a ejercer y agotar las acciones legales pertinentes contra el mencionado adjudicatario anterior para obtener el reembolso de los pagos referidos, que en caso favorable reintegraría a RENFE.

SERCOLSA ha desempeñado el servicio de restauración en trenes hasta el 6 de junio de 1993, fecha en que la concesión de aquél fue adjudicada nuevamente a la «Compañía Internacional de Coches-Camas», que había sido la antecesora del Grupo CATER TREN, y que volvió a hacerse cargo de la plantilla del personal adscrito a la explotación. Con fecha 30 de noviembre de 1993, SERCOLSA vendió y facturó a la nueva adjudicataria su inmovilizado material, excepto el de las oficinas centrales vendido posteriormente a RENFE, así como las existencias, quedando sin actividad. Una Junta General Extraordinaria de Accionistas de SERCOLSA, celebrada el 16 de diciembre de 1993, acordó la reducción del capital en 90 millones de pesetas, disminuyendo el valor nominal de las acciones de 1.000 a 100 pesetas cada una, pero esta operación quedó aplazada para su ejecución en 1994. En la misma Junta se acordó el cese del Consejo de Administración y se nombró un Administrador Único de la Sociedad.

En el período en que SERCOLSA ha desempeñado el servicio de restauración en trenes, así como algunos otros de concesión posterior, pero de escasa importancia económica, como el servicio de acompañamiento de camas de determinadas líneas, o sea, de 28 de diciembre de 1988 a 6 de junio de 1993, RENFE ha desembolsado 5.095,6 millones de pesetas en concepto de compensación del déficit de SERCOLSA, siendo de señalar que en el trienio 1990 a 1992, las cantidades anuales devengadas por dicho concepto se aproximaron a los 1.200 millones de pesetas. La remuneración por gestión sólo se devengó hasta el 31 de diciembre de 1990, cesando posteriormente por mutuo acuerdo, y los

pagos ascendieron a 19 y 23,8 millones de pesetas en los ejercicios 1989 y 1990, respectivamente.

De conformidad con lo previsto en el contrato de RENFE con SERCOLSA, ésta ha venido obligada a pagar salarios atrasados al personal recibido del Grupo CATER TREN, así como descubiertos frente a la Seguridad Social de las sociedades de dicho Grupo, en cumplimiento de diversas sentencias judiciales o reclamaciones de las Tesorerías Territoriales de la Seguridad Social, respectivamente. En cifras globales, los pagos por los dos conceptos citados repercutidos a RENFE han ascendido a 111,7 y 90,3 millones de pesetas, respectivamente, pero a finales de noviembre de 1994 se hallaba pendiente, por interposición de recurso, una notificación de descubierto de la Tesorería Territorial de Vizcaya de 4,1 millones de pesetas; y no se descartaba la posibilidad de otras notificaciones de descubiertos no prescritos. Al parecer, RENFE no ejerció su derecho a exigir prueba documental de que las sociedades del citado Grupo se hallasen al corriente en la liquidación de cuotas de la Seguridad Social, de forma permanente.

Al cierre del ejercicio de 1990, RENFE constituyó una provisión de 300 millones de pesetas para atender la mencionada obligación contractual frente a SERCOLSA; y en diciembre de 1993 dicha provisión se aumentó en 14,9 millones de pesetas, por lo que en noviembre de 1994 aquélla presentaba un saldo de 112,9 millones de pesetas como provisión no aplicada.

Finalmente, con fecha 31 de octubre de 1994, la representación legal de SERCOLSA interpuso demanda judicial contra las sociedades del Grupo CATER TREN en reclamación de los referidos pagos efectuados por la Sociedad demandante en concepto de deudor solidario.

En la demanda reconvenicional interpuesta por RENFE, el 14 de septiembre de 1990, no se hizo alusión a tales pagos cuya reclamación ya se conocía, aunque aún no se pudiese fijar la cuantía de los mismos, y cuya responsabilidad había asumido aquella Entidad en su contrato con SERCOLSA el 20 de abril de 1989.

IV.3. CONCLUSIONES

De lo expuesto sobre las relaciones de RENFE con Cater Tren, S. A. se deducen, como principales, las conclusiones siguientes:

Primera

De las empresas invitadas por RENFE a participar en un concurso convocado por esta Entidad para la adjudicación del servicio de restauración en los trenes de viajeros, según escritos de fecha 16 de enero de 1987, sólo presentaron oferta Cater Tren, S. A. y el concesionario que venía prestando dicho servicio, pero en tanto que la primera ofrecía la prestación del servicio con coste cero para RENFE e, incluso, con la percepción por ésta de un pequeño canon en el segundo año, el concesionario anterior indicaba la necesidad de que la Red realizase unas aportaciones en concepto de complemento de ingresos, por importes que oscilaban entre 561 y 702 millones de pesetas, según distintas fórmulas ofrecidas y diferentes en el primero y segundo año de la concesión.

Segunda

Las relaciones de RENFE con Cater Tren, S. A. se iniciaron con excesiva precipitación, pues la adjudicación del servicio le fue comunicada a dicha Sociedad con fecha 26 de mayo de 1987, para comenzar la prestación de una parte del mismo el día 31 de los citados mes y año, mientras que el resto habría de iniciarse el día 1 de julio siguiente. Aunque al comunicar la adjudicación se señalaba la necesidad de formalizar los respectivos contratos (trenes Intercity y resto del servicio), éstos no llegaron a firmarse, por lo que la regulación jurídica de la concesión quedó fundamentada en las bases del concurso, en las que se aprecian importantes omisiones, así como en la oferta formulada, la cual se condicionaba en su texto a la equitativa solución de problemas que planteaba la absorción del personal del concesionario anterior, que se estimaba excesivo y con emolumentos demasiado elevados.

Tercera

Cater Tren, S. A., con el consentimiento expreso de RENFE, creó diversas sociedades para la prestación de los servicios objeto de la adjudicación, dos de ellas constituidas un día después de comenzar sus servicios, formándose en consecuencia el Grupo CATER TREN, con el que la Red mantuvo una gran parte de las relaciones.

Cuarta

La carencia de una adecuada regulación jurídica de la concesión fue la causa de problemas en las relaciones de RENFE con el Grupo CATER TREN, dando lugar a sucesivos acuerdos de rescisión, de fechas 1 de abril, 1 de julio y 30 de septiembre de 1988, y que, aunque sólo el segundo se halla debidamente firmado por ambas partes, todos ellos han originado la emisión de facturas pagadas en gran parte, aunque con la consideración contable de anticipos a proveedores. En dichos acuerdos se fijó sucesivamente como fecha límite para el cese de la prestación del servicio el 30 de junio, el 30 de septiembre y el 30 de noviembre del citado año 1988, pero dicho servicio se mantuvo hasta el 15 de diciembre siguiente, en que cesó por iniciativa de CATER TREN a causa de la falta de pago por la Red de diversas facturas cursadas.

Quinta

Con fecha 8 de junio de 1990, el Grupo CATER TREN interpuso demanda judicial en reclamación a RENFE del pago de 305,3 millones de pesetas por facturas impagadas, más intereses legales y costas judiciales. Aunque la Red presentó demanda reconvenicional el 14 de septiembre del mismo año, reclamando a su vez el pago de 216,1 millones de pesetas, más intereses legales y costas, con fecha 30 de diciembre de 1993 se dictó sentencia por el Juzgado de Primera Instancia número quince de los de Madrid, en la que se condena a RENFE al pago de 298,8 millones de pesetas, aparte de intereses legales y costas que expresamente se le

imponen. La Red interpuso recurso de apelación contra la indicada sentencia el 14 de enero de 1994, el cual se hallaba pendiente al finalizar las actuaciones de este Tribunal en noviembre del año últimamente citado.

Sexta

En el período comprendido entre el 31 de mayo de 1987 y el 15 de diciembre de 1988, en el que se desarrollaron las relaciones analizadas, RENFE efectuó pagos al Grupo CATER TREN por un importe total de 826,7 millones de pesetas, de los que 32,4 constituyeron pagos en firme de facturas conformadas, y el resto se entregaron en concepto de anticipos por facturas concretas o no. De dichos anticipos, 283 millones de pesetas se aplicaron a cancelar facturas, quedando pendientes de regularizar los restantes 511,3 millones de pesetas. Al 30 de noviembre de 1994, la Red había dotado una provisión con 810,1 millones de pesetas, importe de los referidos anticipos pendientes más el principal de la sentencia adversa, pero que no incluía los intereses y costas de la misma. Por otra parte, las facturas detalladas en la demanda y pendientes de conformar por RENFE a la última fecha citada, ascendían a 855,9 millones de pesetas, de cuyo importe, cerca del 60% correspondía a facturas emitidas con arreglo a lo estipulado en los tres acuerdos de rescisión citados, en concepto de información económica y técnica, horas extraordinarias y suministro de hielo.

Séptima

La posterior evolución del servicio de restauración en trenes de viajeros, a partir del cese en la prestación del mismo por parte del Grupo CATER TREN, pone de manifiesto que las relaciones de la Red con dicho Grupo se plantearon sin los necesarios análisis previos de costes y facturación del citado servicio. En el período comprendido entre el 28 de diciembre de 1988, en que se hizo cargo del referido servicio una subfilial de RENFE denominada SERCOLSA, hasta el 6 de junio de 1993, en que aquél volvió a ser desempeñado por el primitivo concesionario, la Red hubo de aportar 5.095,6 millones de pesetas en concepto de compensación de pérdidas de la concesionaria, aparte de una remuneración de gestión que sólo se pagó hasta el 31 de diciembre de 1990 y ascendió en total a 42,8 millones de pesetas.

Octava

SERCOLSA vino obligada a pagar descubiertos del Grupo CATER TREN por salarios atrasados y cotizaciones a la Seguridad Social del personal adscrito al servicio de que se hizo cargo aquélla. A finales de noviembre de 1994, en que terminaron las actuaciones de este Tribunal, los pagos realizados por dichos conceptos y repercutidos a RENFE ascendían a 202 millones de pesetas, y además se hallaba recurrida una reclamación de 4,1 millones de pesetas y era posible se formularan nuevas reclamaciones. Con fecha 31 de octubre de 1994, la representación legal de SERCOL-

SA interpuso demanda judicial contra las sociedades del Grupo CATER TREN, en reclamación de los referidos pagos efectuados por aquélla en concepto de deudor solidario.

V. RELACIONES DE «RENFE» CON «MEDICALIA, S. A.»

V.1. ANTECEDENTES

V.1.1. Relaciones de «RENFE» con «MEDICALIA, S. A.» según el informe de fiscalización de «RENFE», en su ejercicio 1989

Las relaciones de RENFE con Medicalia, S. A. ya fueron analizadas en el Informe de fiscalización selectiva de RENFE, ejercicio de 1989, realizada por este Tribunal en cumplimiento del acuerdo del Pleno adoptado en su sesión de fecha 3 de enero de 1990.

El mencionado análisis quedó expresado en el citado Informe en los términos que a continuación se reproducen a título de antecedentes de las comprobaciones referidas a las mismas relaciones en los ejercicios posteriores al de 1989.

En el apartado II.3.2.3, referido a Otros gastos de personal, y a fin de explicar el incremento experimentado por los mismos y, dentro de ellos, por los programas de invalidez y de ceses pactados, cuyos costes se incrementaron en 1989 con respecto al ejercicio anterior en 1.521 millones de pesetas, se expone:

El programa de invalidez pretendía reducir el coste que suponía para la Entidad los largos períodos en incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional de un colectivo numeroso de la Red en situación de baja continuada que presentaba secuelas invalidantes. Se inició a mediados de 1988 y continuó durante todo el ejercicio de 1989.

Las indemnizaciones satisfechas por invalidez absoluta o gran invalidez se fijaron en una cantidad a tanto alzado, mientras que las abonadas en caso de invalidez permanente total y cese en la relación laboral dependían de la edad del sujeto causante y están estimadas en función del valor actual del coste de este personal en situación de incapacidad laboral transitoria, constituyendo un estímulo al cese en la Entidad. En 1989 RENFE computó 278 bajas por invalidez, quedando el programa abierto a los expedientes que seguían en fase de tramitación en las Entidades Gestoras de Seguridad Social.

El programa de ceses pactados ante el Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación, iniciado a finales de 1988, estaba destinado a trabajadores con 52 años de edad cumplidos que no podían acogerse a los beneficios de la jubilación anticipada. Se trató de un programa selectivo del que estaba excluido el personal ligado directamente a la actividad ferroviaria, a diferencia del de jubilaciones que tuvo carácter general con objeto de no lesionar derechos adquiridos en materia de Seguridad Social. Las bajas por cese pactadas durante 1989 afectaron a 415 trabajadores de la Entidad.

La gestión de ambos programas se contrató en 1988 con la empresa MEDICALIA, S. A., pactándose con la misma que por los reconocimientos médicos y por las acciones administrativas y jurídicas pertinentes para solicitar del I.N.S.S. el reconocimiento de la incapacidad permanente.

RENFE abonaría a la citada empresa 348.000 pesetas por cada empleado incluido en el programa de invalidez, pudiendo rebajarse a 232.000 pesetas de no obtenerse el reconocimiento de la incapacidad.

Al cierre del ejercicio 1988, por el Plan especial de reconocimientos médicos se periodifican 191 millones de pesetas, regularizándose, en 1989, 140 millones de pesetas a través del proceso de libramientos proforma, al que más adelante se hace referencia. El IVA abonado importó 17 millones de pesetas.

Por otra parte, analizada la facturación de MEDICALIA, S. A. que sirvió de base a la regularización indicada, se observa que, aunque la misma se realiza en concepto de reconocimientos médicos en su totalidad, no haciendo en ningún caso alusión a la correspondiente tramitación administrativa, las cantidades abonadas a la gestora por expediente se corresponden con los pagos periódicos establecidos en contrato. En cualquier caso, el coste de 348.000 pesetas por un reconocimiento médico y la tramitación correspondiente del expediente parece excesivo, máxime si se tiene en cuenta que un reconocimiento médico, según lo establecido para el adicional que el contrato contempla, se valora en 77.000 pesetas.

Esta misma observación puede formularse respecto a las cantidades excesivas abonadas a MEDICALIA, S. A., por el programa de ceses pactados. RENFE, mediante contrato, se comprometió a abonar a esta sociedad 160.000 pesetas por expediente tramitado ante el Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación, como contraprestación a las acciones relativas a la obtención de la prestación de desempleo, convenios especiales con la Seguridad Social y a la suscripción, en su caso, de pólizas de pensiones con compañías de seguros.

Por el programa de ceses pactados se constatan pagos a MEDICALIA, S. A., por importe de 65 millones de pesetas, mediante anticipos de tesorería; 9 millones durante 1988 y los 56 millones restantes en 1989, anticipos que se regularizan durante 1989 y 1990 contra provisiones de gastos dotadas en los ejercicios 1988 y 1989. El IVA abonado ascendió a 8 millones de pesetas.

V.2. AMPLIACION DE LAS REFERENCIAS HECHAS EN EL INFORME ANTERIORMENTE CITADO

La ampliación de lo ya expuesto en el Informe de la fiscalización de RENFE, ejercicio 1989, acerca de las relaciones de esta Entidad con Medicalia, S. A. y que a continuación se desarrolla, se refiere tanto a tales relaciones en períodos posteriores al 31 de diciembre de 1989, como a detalles referidos a las de fecha anterior, cuya exposición sólo se ha estimado procedente en un análisis destacado de las mismas.

V.2.1. Contratos de «RENFE» con «MEDICALIA, S. A.»

Medicalia, S. A. tuvo su origen el 30 de diciembre de 1982, fecha de una escritura por la que se cambió la denominación y el objeto sociales de una sociedad preexistente, «Yesos Bisbal, S. A.», dedicada a operaciones auxiliares de la construcción. El objeto social fijado a Medicalia, S. A., en resumen, era la prestación de servicios de medicina en

general, pero por escritura de fecha 27 de diciembre de 1984, dicho objeto social se amplió a funciones de asesoramiento y de tramitación de prestaciones y subsidios ante entidades públicas o privadas y a la prestación de servicios administrativos.

Según las cuentas anuales de Medicalia, S. A., su estructura, tanto en lo referente a instalaciones como a personal, parece bastante precaria, pues al 31 de diciembre de 1989 carecía de inmovilizado material y los gastos de personal del ejercicio 1989 se elevaron a 22,7 millones de pesetas. Al 31 de diciembre de 1993, el valor neto del inmovilizado material ascendía a 73,3 millones de pesetas y los gastos de personal del ejercicio 1993 importaron 28,7 millones de pesetas. No obstante, según dicha Sociedad, han contratado sus servicios numerosas empresas, entre las que se mencionan gran parte de las principales del País, y las facturas emitidas por Medicalia, S. A., a cargo de RENFE, en los años 1989 a 1993, ambos inclusive, sólo representan el 18,6% de los ingresos de explotación registrados por la citada Sociedad en el mismo período.

En el año 1988, formando parte de un programa de RENFE para la reducción de su plantilla de personal, dicha Entidad estableció dos acuerdos con Medicalia, S. A. para que ésta colaborase en conseguir la declaración de invalidez permanente de una parte de dicho personal, así como en una oferta de ceses pactados a formular a otros trabajadores.

El primer acuerdo citado se halla documentado en un contrato de adhesión, sin fecha, preparado y firmado por Medicalia, S. A., en cuya cláusula segunda se establece la presunción de aceptación por la otra parte, en este caso RENFE, cuando ésta enviase a Medicalia, S. A. relaciones de aquellos empleados que solicitaran a su favor la realización del objeto del mismo. Aunque no se han podido localizar tales relaciones de empleados, su existencia queda probada por las actuaciones de Medicalia, S. A., lo que unido a la aceptación y pago por RENFE de las facturas emitidas con arreglo al mencionado contrato, prueban que éste ha de considerarse un contrato privado debidamente perfeccionado en el año 1988.

Como resumen de las principales estipulaciones de dicho contrato, procede señalar:

a) La obligación adquirida por Medicalia, S. A. de efectuar un chequeo médico básico para determinar la existencia de causa de incapacidad, sin coste para el contratante con aquélla.

b) En los casos en que el citado chequeo diera resultado positivo, según la cláusula primera Medicalia, S. A. podría preparar la documentación suficiente a nivel médico para la confección del expediente de solicitud de la invalidez permanente, y realizaría habitualmente un chequeo complementario a cargo de médicos especialistas. Según la cláusula cuarta, dichas actividades requerirían una previa orden de la empresa contratante, en cuyo momento se devengarían 116.000 pesetas por cada expediente.

c) Medicalia, S. A. gestionaría cerca de los servicios médicos del Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) la propuesta favorable de incapacidad permanente. En los casos en que no se estimase pertinente actuar ante el INSALUD se presentaría la solicitud de invalidez ante el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS). Se devengaría un segundo plazo de igual importe que el anterior, a favor de

Medicalia, S. A., cuando ésta presentase fotocopia de la propuesta de incapacidad permanente cursada por los servicios médicos del INSALUD, o bien en la fecha de inscripción de dicha propuesta en la Delegación Provincial del INSALUD u Organismo Autónomo que hiciese sus funciones. En otros casos, dicho devengo se produciría por presentación de solicitud de invalidez ante el INSS.

d) Un tercer plazo del mismo importe que los anteriores (116.000 pesetas por expediente) sólo se devengaría en los expedientes en los que se obtuviese un resultado positivo, al producirse el mismo.

e) En la cláusula tercera se establece que Medicalia, S. A. dispondría de equipos médicos que visitarían en gabinetes de dicha Sociedad, de la empresa contratante o en su domicilio. También dispondría de equipos de asesoramiento e información y de equipos jurídicos.

f) La cláusula quinta prevé que si una vez incoado un expediente, la empresa contratante extinguiese la relación contractual con la persona a que se refiere dicho expediente, aquélla vendría obligada al pago íntegro de los tres plazos citados, a fin de que Medicalia, S. A. pudiese seguir los trámites iniciados.

g) Se fijaba como límite del plazo de validez del contrato el día 31 de diciembre siguiente (aunque sin fecha, el contrato originó facturaciones a partir del 15 de julio de 1988).

La intervención de Medicalia, S. A. en el programa de ceses pactados de personal de RENFE se halla documentada mediante un contrato privado en el que figuran ambas partes como comparecientes, aunque sin la firma de la representación de la Red, fechado el 1 de noviembre de 1988, y cuya cláusula tercera establece la presunción de conformidad de RENFE a lo establecido en el mismo, mediante su presencia en el Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC) para hacer entrega a su personal de la cantidad a que, según lo calculado por Medicalia, S. A., ascendiese el plan de pensiones de cada empleado.

Las principales estipulaciones de dicho contrato son, en resumen, las siguientes:

a) Se establecen como obligaciones de Medicalia, S. A. el calcular los planes individuales de pensiones y hacer su exposición a los empleados interesados. Posteriormente, gestionar ante el Instituto Nacional de Empleo (INEM) las prestaciones y el subsidio de desempleo; ante el INSS la solicitud de concierto de convenios especiales y pensiones por jubilación; y ante compañías de seguros la suscripción de pólizas que cubriesen pensiones vitalicias y prestaciones temporales. Los honorarios de Medicalia, S. A. se fijaban en 160.000 pesetas por empleado, sin perjuicio de posteriores revisiones anuales de dicha cantidad, a partir del 1 de enero de 1989, por aplicación de variaciones interanuales del índice de precios de consumo (IPC). El devengo se produciría en el citado momento de presencia de la Red en el IMAC.

b) Medicalia, S. A. declara que dispondría de equipos informáticos, equipos de asesoramiento e información y equipos jurídicos, a fin de atender las obligaciones contraídas en el contrato.

Con fecha 5 de febrero de 1992, RENFE concertó un nuevo contrato con Medicalia, S. A. regulando la interven-

ción de esta Sociedad en expedientes de invalidez permanente de personal de la Red. Dicho contrato se halla firmado por ambas partes, y en sus cláusulas existen algunas diferencias respecto al del mismo objeto anteriormente resumido, diferencias que, también en resumen, son las siguientes:

a) Se mantiene la realización por facultativos de Medicalia, S. A. de un chequeo básico y otro complementario, pero comunicando el resultado del primero a los Servicios Médicos de RENFE, en tanto que el chequeo complementario sería opcional para los facultativos de Medicalia, S. A., a realizar sólo cuando éstos lo estimasen necesario para la tramitación del expediente.

b) Como resultado del chequeo básico, Medicalia, S. A. comunicaría a RENFE el nombre de los empleados susceptibles de obtener el reconocimiento de la situación de incapacidad permanente; y transcurridos 30 días de dicha comunicación se entendería que la Red prestaba su conformidad expresa para el inicio de los trámites.

c) El devengo de honorarios por Medicalia, S. A., de 590.400 pesetas por expediente, se produciría en los mismos hitos que en el contrato anterior, pero a razón de un 25% en los dos primeros plazos y un 50% sólo en los expedientes en que se obtenga la declaración de invalidez permanente en grado de absoluta para todo trabajo, o bien en grado de gran invalidez.

d) Anualmente, a partir del 1 de enero de 1993, se revisaría la cifra de honorarios aplicando la variación del IPC.

V.2.2. Cumplimiento de los contratos de «RENFE» con «MEDICALIA, S. A.» y observaciones sobre el mismo

Según la información obtenida en RENFE, las facturas cursadas por Medicalia, S. A. a cargo de la Red en el período comprendido entre el 15 de julio de 1988 y el 30 de septiembre de 1994, ambas fechas inclusive, suman 787.4 millones de pesetas, aparte el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), de acuerdo con el siguiente detalle anual y por contratos, cifrado en millones de pesetas:

Año	Gestión invalidez permanente		Gestión de ceses pactados	Total
	Primer contrato	Segundo contrato		
1988	123,4	—	9,-	132,4
1989	131,6	—	56,-	187,6
1990	12,6	—	13,7	26,3
1991	98,-	—	—	98,-
1992	5,6	177,7	—	183,3
1993	—	118,1	—	118,1
1994	—	41,7	—	41,7
	371,2	337,5	78,7	787,4

Del análisis efectuado sobre las relaciones de RENFE con Medicalia, S. A., mantenidas con motivo del cumplimiento de los referidos contratos, se deducen diversas observaciones, y entre ellas unas de carácter general y otras correspondientes a cada uno de los referidos contratos. Entre las primeras, la falta de una explicación satisfactoria so-

bre la necesidad de concertar los servicios de Medicalia, S. A. por una Entidad que, como es el caso de RENFE, en 1988 poseía una Organización Sanitaria propia con 58 médicos en su plantilla, y a la que en otras dependencias no deberían faltar personas que se encargasen de seguir los trámites administrativos o procedimientos contenciosos necesarios a los fines de los contratos mencionados. Por otra parte, los importes facturados por Medicalia, S. A. no parecen proporcionados a las gestiones asumidas, especialmente considerando el volumen del colectivo a que se refieren dichas gestiones, así como la forma repetitiva o simultánea con que son susceptibles de realizarse una parte de las gestiones citadas.

Entre las observaciones referentes a los distintos contratos destacan las siguientes:

a) Primer contrato para gestionar declaraciones de invalidez

a.1. Aunque en dicho contrato se preveía como límite al plazo de validez del mismo el 31 de diciembre siguiente, o sea, de 1988, aquél se prorrogó tácitamente hasta 1992, manteniendo en dicho período las condiciones económicas iniciales.

a.2. Por falta de datos elaborados sobre el número de expedientes tramitados según las estipulaciones de dicho contrato, sólo se han podido obtener cifras aproximadas, según las cuales el número de expedientes en los que se obtuvo una resolución favorable fue de 817, en tanto que en 148 ocasiones fue denegada la calificación de invalidez. En diversos expedientes se produjo desistimiento por diversas causas antes de llegar a una calificación definitiva, habiéndose facturado y pagado uno o dos plazos de los mismos hasta 392 plazos en total, correspondientes a 347 expedientes.

A propósito de la falta de coincidencia de la facturación que corresponde a los expedientes mencionados con el total de las facturas cursadas por Medicalia, S. A. al amparo del primer contrato citado (dicho total comprende 61 plazos más), es de señalar que el contrato de colaboración en el programa de ceses pactados se ha referido a 7 personas más que las actuaciones de Medicalia, S. A. facturadas según el mismo contrato, habiéndose explicado esta diferencia por el hecho de que siete empleados, no determinados, causaron baja por cese pactado, pero habían originado la facturación como expedientes de invalidez.

a.3. Con fecha 9 de mayo de 1990 se emitió Informe por un inspector de Trabajo y Seguridad Social, con referencia a las visitas giradas en el mes de marzo anterior al centro de trabajo de Medicalia, S. A., en Madrid, y en el cual se señala no apreciarse, en principio, que la actividad desarrollada por dicha Sociedad adoleciese de ilegalidad, con independencia de eventuales incompatibilidades que a nivel personal pudiesen afectar a los facultativos de aquélla.

b) Contrato de colaboración en un programa de ceses pactados

b.1. Con independencia del citado contrato entre RENFE y Medicalia, S. A., en el momento de comparecer ante el IMAC se firmaba con cada empleado un contrato privado en el que concurrían, aparte del mismo, las representaciones de RENFE y Medicalia, S. A. En sus cláusulas se dejaba

constancia de los pagos de RENFE al interesado en concepto de saldo y finiquito, por la extinción de la relación jurídico-laboral acordada por ambas partes. Se señalaba el pago a Medicalia, S. A. de un anticipo a cuenta de la correspondiente factura, que ascendía al principal de la misma. Asimismo, se detallaban las gestiones a que se obligaba Medicalia, S. A. ante el INEM y el INSS, y se aludía a una plan individual de secuencia de cobros y cotizaciones, elaborado por dicha Sociedad, y que se acompañaba como anexo. En su caso, se dejaba constancia del pago del interesado a la compañía de seguros «Winterthur» y la entrega por ésta de una póliza de seguros, cuyo objeto era realizar los pagos contemplados en anexo a la misma.

b.2. Aunque según lo expuesto, las principales obligaciones contraídas por Medicalia, S. A. se hallaban pendientes de realizar en el momento del devengo y cobro de sus honorarios, no existe constancia de que por parte de RENFE se haya ejercido alguna forma de seguimiento y control del grado en que posteriormente se han cumplido tales obligaciones.

b.3. En gran parte de los expedientes de personas que se acogieron al referido plan de ceses pactados, aceptando la oferta formulada por la Dirección de RENFE de manera individual, figuran escritos firmados por el Director de Personal comunicando el despido según lo previsto en el artículo 54.2.e) del Estatuto de los Trabajadores, lo cual difiere de la concertación establecida.

b.4. En escrito de fecha 24 de enero de 1990, el Secretario General del Sindicato Federal Ferroviario, de la C.G.T., puso en conocimiento del Director Provincial de Trabajo de Madrid las irregularidades en que, en su opinión, estaba incurriendo RENFE en la tramitación de los referidos ceses pactados.

Las correspondientes actuaciones inspectoras no originaron el levantamiento de acta, sino que se sustanciaron en un Informe de fecha 12 de junio de 1990 dirigido al Jefe de Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Madrid, dándose traslado del mismo al citado denunciante y al Secretario del Comité de RENFE C-3, en escritos de fecha día siguiente. Asimismo, el día 15 de dicho mes, el referido Informe fue transmitido por fax a la Secretaría del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y al Director General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

En el expediente que obra en poder de la Dirección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Madrid, no se ha hallado constancia de ulteriores consecuencias de las actuaciones e Informes citados, así como tampoco en RENFE.

b.5. El número de trabajadores que se acogieron al programa de ceses pactados fue de 499, pero la facturación de Medicalia, S. A. sólo se refiere a 492, según lo ya expuesto en la observación a.2. de este apartado del presente Informe.

b.6. No obstante estar prevista en el contrato con Medicalia, S. A. la actualización anual de los honorarios pactados, de acuerdo con las variaciones del IPC, la cuantía de dichos honorarios se mantuvo invariable en los tres años en que se produjeron facturaciones de los mismos.

c) Segundo contrato para gestionar declaraciones de invalidez

c.1. En la facturación de los expedientes tramitados por Medicalia, S. A. con arreglo al citado segundo contrato se

aplicó la revisión de precios establecida en el mismo, ajustada a la variación experimentada por el IPC, que en 1993 fue del 5,4% y en 1994 del 4,9%, pero por un acuerdo, este último incremento se redujo al 2% a partir del 1 de marzo de 1994, quedando fijada en 634.726 pesetas la cantidad devengada por cada expediente, con independencia del IVA aplicable.

c.2. Según la información facilitada por RENFE, de los expedientes incoados en desarrollo de las previsiones de este segundo contrato, en 494 expedientes se obtuvo una resolución favorable, pero en 234 de ellos la calificación fue de invalidez permanente total, lo que conforme a lo estipulado en el contrato no originaba el devengo del tercer plazo de los honorarios de Medicalia, S. A., habiéndose comprobado el cumplimiento de este acuerdo. En 98 expedientes la resolución fue denegatoria y otros 361 fueron cancelados por diversas causas, principalmente por jubilación anticipada o fallecimiento del interesado. Al finalizar sus actuaciones este Tribunal, en noviembre de 1994, se hallaban en tramitación 132 expedientes, de los que el 39,2% se habían incoado en 1992 y el 41,6% en 1993.

V.3. CONCLUSIONES

De lo anteriormente expuesto se deducen, como principales, las siguientes conclusiones:

Primera

En el año 1988, como parte de un programa de RENFE para la reducción de su plantilla de personal, dicha Entidad estableció dos acuerdos con Medicalia, S. A., para que ésta colaborase en conseguir la declaración de invalidez permanente de una parte de dicho personal, así como en una oferta de ceses pactados a formular a otros trabajadores.

Segunda

Dichos acuerdos se documentaron mediante contratos en los que sólo figura la firma de Medicalia, S. A., pero que contienen cláusulas de presunción de aceptación por parte de RENFE, que, dadas las actuaciones posteriores, han de considerarse cumplidas, con lo que quedaron perfeccionados los referidos contratos.

Tercera

Con fecha 5 de febrero de 1992, RENFE y Medicalia, S. A. concertaron un nuevo contrato, firmado por ambas partes, en el

que se regulaba la intervención de dicha Sociedad en expedientes de invalidez permanente de personal de la Red.

Cuarta

La facturación cursada por Medicalia, S. A. a cargo de RENFE, según lo establecido en los dos contratos de gestión de invalidez permanente, y hasta el 30 de septiembre de 1994, ascendió a 371,2 y 337,5 millones de pesetas, respectivamente, aparte del correspondiente IVA. Por el contrato de colaboración en la oferta de ceses pactados, la facturación total se produjo en los años 1988 a 1990, ambos inclusive, y fue de 78,7 millones de pesetas, aparte del IVA.

Quinta

Del análisis tanto de los referidos contratos como de las relaciones reguladas por los mismos se han deducido diversas observaciones, entre las que destacan las siguientes:

a) No se ha obtenido una explicación satisfactoria sobre la necesidad de concertar los servicios de Medicalia, S. A. por parte de RENFE, que en 1988 poseía una Organización Sanitaria propia con 58 médicos en su plantilla, mientras que en otras dependencias de la Red no deberían faltar personas que se encargasen de seguir los trámites administrativos o procedimientos contenciosos necesarios a los fines de los contratos mencionados.

b) Los importes facturados por Medicalia, S. A. no parecen proporcionados a las gestiones asumidas, especialmente considerando el volumen del colectivo a que se refieren dichas gestiones, así como la forma repetitiva o simultánea con que son susceptibles de realizarse una parte de las actuaciones previstas en los contratos.

c) Los compromisos contractuales de Medicalia, S. A., señalando la disponibilidad de equipos médicos, jurídicos, informáticos, así como de asesoramiento e información, no corresponden a una estructura permanente de dicha Sociedad, que en sus cuentas anuales presenta unos reducidos gastos de personal y un inmovilizado material que, en el período 1989 a 1993, pasó de cero a 73,3 millones de pesetas.

d) Según el contrato referente a la colaboración de Medicalia, S. A. en la oferta de ceses pactados, las principales obligaciones asumidas por dicha Sociedad se hallaban pendientes de realizar en el momento del devengo y cobro de sus honorarios, sin que haya constancia de que RENFE haya ejercido alguna forma de seguimiento y control sobre el posterior cumplimiento de las obligaciones aludidas.